KOLEJNY NR 31
DLA SPRAW LOTNICTWA CYWILNEGO.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XX. Warszawa, 27 stycznia 1938 r. Nr 7.

Dziennik niniejszy zawiera przepisy dawniejsze dotyczące sprzętu lotniczego.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ C.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 5 kwietnia 1932 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych a co do §§ 1—41 oraz §§ 50—65 również w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu o rejestrze państwowym statków powietrznych, o sposobie ich rejestracji o badaniu zdolności do lotu oraz o trybie wydawania dokumentów i ksiąg pokładowych tych statków, o systemie znaczenia statków powietrznych i umieszczanie znaków na nich oraz o zakładaniu i prowadzeniu ksiąg pokładowych . . . . . . str. 77

Rozporządzenie Ministra Spraw Wojskowych z dnia 7 marca 1933 r. wydane w porozumieniu z Ministrami Komunikacji i Spraw Wewnętrznych o wyznaczeniu lotnisk i terenów specjalnych w celu przeprowadzania prób w locie oraz określeniu warunków tych prób str. 115

Wyciąg z Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o ochronie wynalazków, wzorów i znaków towarowych . . . . str. 117

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 1 marca 1930 r. w sprawie flag i innych znaków wojskowych str. 117

Wyciąg z tekstu Konwencji związkowej paryskiej z dnia 20 marca 1883 r. o ochronie własności przemysłowej, przejrzanej w Brukseli dnia 14 grudnia 1900 r., w Waszyngtonie dnia 2 czerwca 1911 r., w Hadze dnia 6 listopada 1925 r. . . . . . . str. 118

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 5 kwietnia 1932 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych, a co do §§ 1 — 41 oraz §§ 50 — 65 również w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu o rejestrze państwowym statków powietrznych, o sposobie ich rejestracji, o badaniu zdolności do lotu, oraz o trybie wydawania dokumentów i ksiąg pokładowych tych statków, o systemie znaczenia statków powietrznych i umieszczania znaków na nich oraz o zakładaniu i prowadzeniu ksiąg pokładowych. [1])

Na podstawie art. 8 p. a) i c), art. 12, art. 15 ust. 2, art. 16, art. 27 ust. 2 i art. 36 ust. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr 31, poz. 294) *) zarządza się co następuje:

Rozdział I.

O REJESTRZE PAŃSTWOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH ORAZ O SPOSOBIE ICH REJESTRACJI.

I. Rejestr państwowy statków powietrznych oraz warunki i sposób rejestracji.

§ 1. Osoby wymienione w art. 10 punkt 1 prawa lotniczego, które czy to w kraju, czy też na obszarze państwa obcego, nabędą tytuł własności statku powietrznego obowiązane są dla uzyskania prawa dokonywania lotów na danym statku powietrznym, wystąpić o wpisanie go do rejestru państwowego statków powietrznych.

[1]) Zasadnicze przepisy ustawowe p. art. 10 — 16 oraz art. 70 — 73 prawa lotniczego, przedrukowanego w Dz. Urz. Min. Kom. z 1935 r. Nr 34, poz. 182.

*) Obecnie Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 69, poz. 437.

§ 2. Statek powietrzny może być wpisany do rejestru państwowego dopiero wtedy, gdy zostanie stwierdzona jego zdolność do lotu (§§ 18 lub 22) oraz, że nie jest on wpisany do rejestru zagranicznego.

§ 3. Rejestr państwowy statków powietrznych prowadzi Ministerstwo Komunikacji według wzoru Nr 1, załączonego do niniejszego rozporządzenia.

Sposób prowadzenia rejestru państwowego statków powietrznych ustali instrukcja wydana przez Ministra Komunikacji. [2]

§ 4. Ministerstwo Komunikacji dokonywa rejestracji statku powietrznego na podstawie nadesłanego przez właściciela statku powietrznego pisemnego zgłoszenia, sporządzonego według wzoru Nr 2, dołączonego do niniejszego rozporządzenia.

Do zgłoszenia powinny być dołączone następujące dokumenty:

1) jeden z dowodów stwierdzających:

a) obywatelstwo polskie, jeżeli właścicielem statku powietrznego jest osoba fizyczna (art. 10 punkt 1 lit. b prawa lotniczego),

b) charakter prawno-publiczny, jeżeli właścicielem statku powietrznego jest krajowa osoba prawna prawa publicznego (art. 10 punkt 1 lit. c prawa lotniczego),

c) obywatelstwo polskie prezesa i co najmniej 2/3 członków zarządu, jeżeli właścicielem statku powietrznego jest krajowa osoba prawna prawa prywatnego (art. 10 punkt 1 lit. d prawa lotniczego),

d) obywatelstwo polskie wszystkich spólników, jeżeli właścicielem statku jest spółka jawna (art. 10 punkt 1 lit. e prawa lotniczego).

Osoby prawa publicznego, nie będące instytucjami państwowymi lub samorządu terytorialnego, czynią zadość wymaganiu wymienionemu w punkcie b) ustępu poprzedniego przez powołanie się na odnośny przepis prawny.

Ponadto w wypadkach wyszczególnionych pod b), c) i d) ustępu drugiego, powinien być dołączony również dowód, stwierdzający, że osoby fizyczne, działające przy rejestrowaniu statków w imieniu danej osoby prawnej lub spółki jawnej, są należycie upoważnione do tego działania (wyciąg z rejestru handlowego lub statutu lub też odpowiednie upoważnienie itp.),

2) dowód własności statku

3) jeden z dowodów zdolności statku do lotu, przewidzianych w § 18 lub § 22, albo § 23,

4) książkę silnikową (§ 34) lub dowód zdatności silnika lotniczego (§ 35) wbudowanego na dany statek powietrzny,

5) jeżeli statek powietrzny jest pochodzenia zagranicznego, — dowód uiszczenia należności celnych,

6) deklarację właściciela statku, stwierdzającą, że statek ten nie był wpisany do żadnego z rejestrów zagranicznych,

7) jeżeli statek powietrzny był wpisany do któregokolwiek z rejestrów zagranicznych — poświadczony konsularnie dowód urzędowy, wystawiony przez państwo do którego rejestru statek był wpisany lub odpis tego dowodu, stwierdzający, że statek ten został prawidłowo wykreślony z rejestru tego państwa. [3]

§ 5. Jeżeli dokumenty wymienione w § 4 zostały uznane za wystarczające, Ministerstwo Komunikacji nadaje statkowi powietrznemu znaki przynależności państwowej i rejestracji, przewidziane w § 42.

Po umieszczeniu znaków na statku, zainteresowana osoba powinna przedstawić Ministerstwu Komunikacji dwa zdjęcia fotograficzne statku powietrznego, z których 2 odbitki z przodu i 3 odbitki z boku. Odbitki powinny mieć wymiar 9 × 12 cm. [4]

Zdjęcia te winny być dokonane ściśle z przodu (prostopadle do osi kadłuba) i z profilu (równolegle do osi kadłuba) bez odchyleń, przyczym tło zdjęć powinno być jednolite (horyzont).

§ 6. Po otrzymaniu zdjęć Ministerstwo Komunikacji dokonywa wpisu statku powietrznego do rejestru państwowego.

Przez wpisanie statku powietrznego do rejestru państwowego stwierdza się identyczność danego statku, ustanawia się jego przynależność państwową polską i określa się właściciela tego statku.

§ 7. Na dowód wpisania statku powietrznego do rejestru Ministerstwo Komunikacji wydane właścicielowi tego statku:

1) kartę rejestracyjną, sporządzoną według wzoru Nr 3, dołączonego do niniejszego rozporządzenia, oraz

2) księgi pokładowe, o których mowa w § 50 lit. a) i b).

II. Zmiany w rejestrze państwowym.

§ 8. Wpisaniu do rejestru państwowego podlegają następujące zmiany, dotyczące statku powietrznego:

a) sprzedaż, cesja lub inny przelew prawa własności statku powietrznego,

b) wynajem statku lub oddanie go do użytku innej osobie na jej własną odpowiedzialność (użytkowanie).

c) przebudowa statku, zmieniająca jego charakterystykę techniczną,

---

[2] P. rozporządzenie Ministra Komunikacji w sprawie zatwierdzenia instrukcji o sposobie prowadzenia rejestru państwowego statków powietrznych (Dz. Urz. Min. Kom. z 1933 r. Nr 18, poz. 136).

[3] P. okólnik w sprawie rejestracji statków powietrznych pochodzenia zagranicznego (Dz. Urz. Min. Kom. z 1934 r. Nr 7, poz. 39).

[4] P. okólnik w sprawie fotografii do rejestracji samolotów (Dz. Urz. Min. Kom. z 1931 r. Nr 14, poz. 76).

d) zmiana typów silników wbudowanych na statek na inne chociażby o tej samej mocy,
e) zmiana kategorii i podkategorii statku,
f) zmiana portu ojczystego; za port ojczysty uważa się lotnisko, zgłoszone przez właściciela statku powietrznego przy rejestracji, jako główne miejsce przebywania tego statku,
g) zmiana miejsca zamieszkania (siedziby) właściciela,
h) zmiana zarządu krajowej osoby prawnej prawa prywatnego, której własnością jest statek powietrzny.

§ 9. Celem przeprowadzenia jednej ze wspomnianych w § 8 zmian, właściciel statku powinien w ciągu 14 dni od zajścia zmiany wnieść do Ministerstwa Komunikacji zgłoszenie, podając dokładnie charakter powstałej zmiany oraz dołączając do tego zgłoszenia kartę rejestracyjną i niezbędne dowody.

W razie zmiany prawa własności statku powietrznego obowiązek zawiadomienia o tym Ministerstwa Komunikacji ciąży również na nowonabywcy.

§ 10. W razie zmiany właściciela statku dawna karta rejestracyjna zostaje skasowana, a nowy właściciel otrzymuje nową kartę rejestracyjną.

W razie wynajmu lub oddania statku powietrznego innej osobie do użytku na jej własną odpowiedzialność kartę rejestracyjną z odpowiednią adnotacją wydaje się osobie biorącej statek w użytkowanie.

III. Skreślenie z rejestru.

§ 11. Skreślenie statku powietrznego z rejestru następuje:

1) Z urzędu:

a) po upływie roku od daty zawieszenia ważności świadectwa sprawności technicznej (§ 27) jeżeli ważność ta nie została w międzyczasie odnowiona,
b) niezwłocznie — w razie stwierdzenia przez Ministerstwo Komunikacji, że statek powietrzny przestał być własnością osób wymienionych w punkcie 1 art. 10 prawa lotniczego, bądź też został wpisany do rejestru zagranicznego, względnie w wypadkach, unieważnienia świadectwa sprawności technicznej, przewidzianych pod lit. a), d), e) i f) § 29 niniejszego rozporządzenia.

O skreśleniu statku z urzędu należy niezwłocznie zawiadomić właściciela względnie użytkownika statku powietrznego.

Osoby te powinny w ciągu 14 dni od daty otrzymania zawiadomienia, zwrócić Ministerstwu Komunikacji kartę rejestracyjną.

2) Na wniosek strony:

niezwłocznie — po zawiadomieniu Ministerstwa Komunikacji przez osobę zainteresowaną o fakcie, na zasadzie którego statek powietrzny powinien być skreślony z rejestru. Zawiadomienie powinno być przesłane do Ministerstwa Komunikacji w ciągu 14 dni od daty nastąpienia takiego faktu. Do wniosku powinna być dołączona karta rejestracyjna statku, o którego skreślenie z rejestru strona występuje.

Osoby zainteresowane mogą otrzymywać za opłatą przewidzianą w art. 157 ustawy z dnia 1 lipca 1926 r. o opłatach stemplowych (Dz. U. R. P. z 1932 r. Nr 41, poz. 413) urzędowy dowód wykreślenia statku powietrznego z rejestru państwowego.

Rozdział II.

BADANIE ZDOLNOŚCI STATKÓW POWIETRZNYCH DO LOTU.

I. Postanowienia ogólne.

§ 12. Badanie zdolności i nadzór techniczny obejmują nietylko same statki powietrzne, lecz i:

a) badanie i kontrolę silników, urządzeń oraz przyrządów, przeznaczonych do wbudowywania na statki powietrzne,
b) badanie i kontrolę materiałów użytych do budowy i napraw statków powietrznych oraz przedmiotów, o których mowa pod lit. a) wyżej,
c) badanie przyczyn technicznych wypadków ze statkami powietrznymi (§ 38).

§ 13. Badanie zdolności do lotu statków powietrznych oraz nadzór techniczny nad niemi, będą dokonywane, w ramach przewidzianych w § 12, łącznie lub oddzielnie, przez instytucje wskazane przez Ministra Komunikacji, który będzie podawał do wiadomości publicznej nazwy tych instytucyj ze wskazaniem ich siedzib oraz wyszczególnieniem kompetencyj. [5])

Instytucje te dokonują badania zdolności statków powietrznych do lotu i nadzoru technicznego nad tymi statkami na podstawie obowiązujących Polskę w tej sprawie przepisów międzynarodowych, jak również na podstawie przepisów wydawanych przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych oraz Przemysłu i Handlu. [6])

---

5) P. obwieszczenie Ministra Komunikacji w sprawie instytucyj, upoważnionych do badania zdolności statków powietrznych i nadzoru technicznego nad tymi statkami, przedrukowane w Dz. Urz. Min. Kom. z 1936 r. Nr 43, poz. 211.

6) Ponieważ polskie przepisy o badaniu zdolności statków powietrznych cywilnych nie zostały wydane, obowiązują w tej materii przepisy ustanowione przez Międzynarodową Komisję Żeglugi Powietrznej — CINA, t.zw. „Reglement sur les conditions minima de délivrance du certificat de navigabilité", których tłomaczenie polskie nie zostało jeszcze ogłoszone".

§ 14. Instytucje, o których mowa w § 13, obowiązane są przedstawiać uprawnionym przedstawicielom Ministerstwa Komunikacji wszelkie dokumenty i rysunki, dotyczące danego statku powietrznego.

Przedstawiciele ci mają prawo brać udział w badaniach i próbach dokonywanych ze statkiem powietrznym.

§ 15. Na decyzje instytucyj, o których mowa w § 13 w przedmiocie nadzoru technicznego, służy osobie zainteresowanej prawo wniesienia zażalenia do Ministerstwa Komunikacji w terminie dwutygodniowym, (licząc od dnia zawiadomienia o decyzji.

II. Badanie pierwowzorów.

§ 16. Za pierwowzór danego typu statków powietrznych uważa się pierwszy statek powietrzny, zbudowany według dokumentów, dotyczących pierwowzoru statku powietrznego, o ile otrzyma dowód stwierdzający jego zdolność do lotu (§ 18).

§ 17. W celu zbadania zdolności do lotu pierwowzoru statku powietrznego, należy przedstawić instytucji wskazanej przez Ministra Komunikacji (§ 13) wszelkie rysunki i dane techniczne, dotyczące tego pierwowzoru, stosownie do postanowień przepisów, przewidzianych w § 13.

§ 18. Instytucja, o której mowa w § 17 przeprowadza badania pierwowzoru oraz:

a) w razie dodatniego wyniku tych badań — wystawia orzeczenie o zdolności statku powietrznego do lotu i przesyła je wraz z rysunkami i danymi technicznymi Ministerstwa Komunikacji.

W orzeczeniu tym powinny być wyszczególnione:

1) dane charakterystyczne statku, niezbędne do wypełnienia dokumentów i ksiąg pokładowych statku, przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu,

2) wyniki kontroli obliczeń i związanych z nią prób,

3) wyniki kontroli budowy,

4) wyniki badania wyczynów,

5) wyniki próby eksploatacyjnej.

Orzeczenie to oraz dołączone do niego rysunki i dane techniczne stanowią dokumenty pierwowzoru statku powietrznego.

Na podstawie tych dokumentów Ministerstwo Komunikacji wpisuje dany pierwowzór do prowadzonego przez siebie rejestru pierwowzorów statków powietrznych,

b) w razie ujemnego wyniku badań odsyła osobie zainteresowanej rysunki i dane techniczne ze szczegółową opinią.

§ 19. Pierwowzory statków powietrznych, które mają być wpisane do rejestru państwowego, a które zostały zatwierdzone przez państwa obce mogą być zatwierdzone przez Ministerstwo Komunikacji na podstawie urzędowego dokumentu, stwierdzającego zdolność tego pierwowzoru do lotu, wystawionego przez obce państwo zatwierdzające.

III. Badanie statków powietrznych seryjnych.

§ 20. Za statek powietrzny seryjny będzie uważany taki statek, którego zasadnicze części wykonane są według dokumentów pierwowzoru danego statku powietrznego (§ 18 lit. a) ust. 2), który to pierwowzór został zatwierdzony i wpisany przez Ministerstwo Komunikacji do rejestru pierwowzorów statków powietrznych.

§ 21. W celu zbadania zdolności do lotu statku powietrznego seryjnego należy zwrócić się do wskazanej przez Ministra Komunikacji instytucji (§ 13), która przeprowadzi badania w sposób przewidziany w przepisach, o których mowa w § 13.

§ 22. Po stwierdzeniu, że statek powietrzny został wykonany zgodnie z dokumentami pierwowzoru i odpowiada warunkom, ustalonym w przepisach, przewidzianych w § 13, instytucja badająca wystawia orzeczenie zdolności do lotu danego statku powietrznego seryjnego i przesyła je do Ministerstwa Komunikacji

W orzeczeniu tym powinny być wyszczególnione wszelkie dane niezbędne dla wpisania statku do tejestru państwowego statków powietrznych oraz wypełnienia dokumentów i ksiąg pokładowych statku.

Ważność tego orzeczenia ustala się na 3 miesiące, licząc od dnia jego wydania.

Rozdział III.

ŚWIADECTWO SPRAWNOŚCI TECHNICZNEJ.

I. Sposób otrzymania.

§ 23. Na podstawie przesłanego Ministerstwu Komunikacji orzeczenia o zdolności statku do lotu (§ 18 lub § 22), Ministerstwo to wystawia świadectwo sprawności technicznej statku powietrznego, sporządzone według wzoru Nr 4, dołączonego do niniejszego rzprządzenia.

Świadectw sprawności technicznej jest dokumentem urzędowym, stwierdzającym zdolność statku powietrznego do lotów w takim charakterze, jaki został wskazany w tym świadectwie.

§ 24. Jeżeli osoba zainteresowana występuje o otrzymanie świadectwa sprawności technicznej dla danego statku powietrznego bez równoczesnego wystąpienia o zarejestrowanie tego statku, powinna ona celem otrzymania tego świadectwa zwrócić się do Ministerstwa Komunikacji ze zgłoszeniem, sporządzonym według wzoru Nr 2, dołączonego do niniejszego rozporządzenia.

II. Nadzór techniczny.

§ 25. Z chwilą otrzymania świadectwa sprawności technicznej statek powietrzny zaczyna podlegać nadzorowi technicznemu aż do chwili skreślenia statku z rejestru (§ 11).

Nadzór techniczny obejmuje:

1) oględziny okresowe statku powietrznego, dokonywane przez instytucję, wskazaną przez Ministra Komunikacji (§ 13) w odstępach czasu w zależności od decyzyj tej instytucji, wydawanych zgodnie z przepisami, o których mowa w § 13,

2) oględziny dorywcze statku powietrznego przeprowadzane:

a) w razie potrzeby — z własnej inicjatywy wspomnianej instytucji nadzoru,

b) na żądanie właściciela (użytkownika) statku powietrznego w wypadku dokonania napraw znaczniejszych uszkodzeń statku powietrznego, wpływających na jego zdolność do lotu lub w razie wymiany zasadniczych części statku względnie silnika wbudowanego na ten statek.

Oględziny okresowe i dorywcze, o których mowa pod 1) i 2 a) wyżej, przeprowadza wspomniana wyżej instytucja, zawiadawiając uprzednio osobę zainteresowaną o terminie oględzin.

Przed przystąpieniem do napraw lub zmian, o których mowa pod 2 b) wyżej, osoba zainteresowana powinna w celu umożliwienia przeprowadzenia kontroli, napraw i zmian lub prób materiału zawiadomić wspomnianą instytucję.

Instytucja ta może dla celów kontrolnych nakazać wykonanie lotów próbnych.

III. Ważność, zawieszanie i odnawianie ważności świadectwa sprawności technicznej.

§ 26. Świadectwo sprawności technicznej jest ważne dotąd, dopóki ważność jego nie zostanie zawieszona z powodów, wyszczególnionych w § 27. [7])

§ 27. Ministerstwo Komunikacji z urzędu lub na wniosek instytucji wykonywującej nadzór techniczny (§ 25) ma prawo zawieszać i odnawiać ważność świadectwa sprawności technicznej.

Jednakże instytucja ta może zawieszać tymczasowo ważność świadectwa sprawności technicznej w następujących wypadkach:

1) Do czasu ponownego stwierdzenia przez instytucję nadzoru zdolności statku powietrznego do lotu:

a) w razie nieprzedstawienia statku do oględzin okresowych (§ 25 p. 1) w terminie oznaczonym w świadectwie sprawności technicznej statku,

b) w razie ujemnego wyniku oględzin przewidzianych w § 25,

c) w razie wypadków, przewidzianych w § 39 ust. 1,

d) w razie wymiany silnika na inny,

e) w razie wymiany lub zdjęcia ze statku niezbędnych urządzeń i przyrządów, wymienionych w świadectwie sprawności technicznej,

2) do czasu odnośnej decyzji instytucji nadzoru, w razie gdy właściciel statku lub jego posiadacz nie zastosują się do postanowienia § 25, ustęp przedostatni niniejszego rozporządzenia,

3) do czasu odnośnej decyzji Ministerstwa Komunikacji:

a) w razie stwierdzenia, że księgi pokładowe statku powietrznego wogóle nie są prowadzone, względnie są prowadzone nieprawidłowo, nieregularnie lub niedbale,

b) jeżeli statek powietrzny został użyty do lotów w innym charakterze niż ten, który został wyszczególniony w świadectwie sprawności technicznej.

Instytucja wspomniana powinna zawiadamiać o tymczasowym zawieszeniu Ministerstwo Komunikacji, które zatwierdza lub uchyla powyższe zarządzenie.

§ 28. Zawieszanie tymczasowe i odnawianie na skutek zarządzenia Ministerstwa Komunikacji ważności świadectwa sprawności technicznej stwierdza instytucja nadzoru w tym świadectwie w sposób następujący:

a) w wypadku zawieszenia — przez wypisanie w odnośnych rubrykach świadectwa sprawności technicznej odpowiednich decyzyj oraz wyciśnięcia swojej pieczątki i litery „R" (klasyfikacja „R"), która oznacza niezdolność statku do lotu,

b) w wypadku odnowienia — przez wypisanie w odnośnych rubrykach świadectwa sprawności technicznej odpowiednich decyzyj oraz wyciśnięcie swojej pieczątki i litery „V" (klasyfikacja „V"), która oznacza zdolność statku do lotu.

Statek powietrzny, który otrzymał klasyfikację „R" nie ma prawa dokonywania żadnych lotów, z wyjątkiem lotów próbnych po przebudowie lub naprawie, dokonywanych zgodnie z warunkami obowiązujących przepisów o dokonywaniu lotów próbnych.

IV. Unieważnienie świadectwa sprawności technicznej.

§ 29. Unieważnienie świadectwa sprawności technicznej następuje niezwłocznie i nieodwołalnie z urzędu lub na wniosek instytucji nadzoru w następujących wypadkach:

---

[7]) P. okólnik w sprawie klasyfikacji samolotów turystycznych (Dz. Urz. Min. Kom. z 1935 r. Nr 10, poz. 54) oraz okólników w sprawie lotów akrobacyjnych samolotów RWD.10 (Dz. Urz. Min. Kom. z 1937 r. Nr 53, poz. 465).

a) w razie stwierdzenia przez tę instytucję, że statek powietrzny utracił całkowicie zdolność do lotu,
b) w razie wykreślenia statku powietrznego z rejestru państwowego z innej przyczyny niż wymieniona w punkcie a) wyżej,
c) jeżeli statek w ciągu trzech miesięcy od daty wystawienia świadectwa sprawności technicznej nie został wpisany do rejestru państwowego statków powietrznych,
d) jeżeli nastąpiła wymiana silnika (ów) statku na inny (e), którego (ych) typ (y) nie odpowiada (ją) warunkom pierwowzoru,
e) w razie dokonania takiej przebudowy statku, która nie odpowiada warunkom pierwowzoru,
f) w razie stwierdzenia przez instytucję nadzoru, że właściciel statku powietrznego utrzymuje ten statek w zaniedbaniu i nie zachowuje koniecznych środków ostrożności w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotu.

Unieważnione świadectwo sprawności technicznej winno być zwrócone w terminie dwutygodniowym do Ministerstwa Komunikacji, z wyjątkiem wypadków gdy statek powietrzny został sprzedany zagranicę.

V. Inne postanowienia.

§ 30. W razie zapisania strony 4 świadectwa sprawności technicznej, właściciel statku, po przedstawieniu zużytego egzemplarza takiego świadectwa do Ministerstwa Komunikacji, otrzymuje bezpłatnie nowe świadectwo.

Rozdział IV.

EWIDENCJA SILNIKÓW LOTNICZYCH.

§ 31. Silnik lotniczy może być wbudowany do statku powietrznego dopiero wtedy, gdy zostanie wpisany do kartoteki silników lotniczych, prowadzonej przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 32. Silnik lotniczy może być wpisany do kartoteki dopiero wtedy, gdy pierwowzór jego został wpisany do rejestru pierwowzorów silników lotniczych, prowadzonego przez Ministerstwo Komunikacji oraz gdy zostanie stwierdzona jego zdatność do wbudowywania na statki powietrzne (§ 35).

§ 33. Wpisu silnika do kartoteki dokonuje się na podstawie pisemnego zgłoszenia, sporządzonego według wzoru Nr 2, dołączonego do niniejszego rozporządzenia.

Do zgłoszenia tego należy dołączyć dowód zdatności silnika do wbudowywania na statki powietrzne (§ 35).

§ 34. Na dowód wpisania silnika do kartoteki Ministerstwo Komunikacji wydaje osobie zainteresowanej książkę silnikową sporządzoną według wzoru Nr 5, dołączonego do niniejszego rozporządzenia, która jest urzędowym dokumentem, stwierdzającym zdatność silnika do używania w lotnictwie. Wydanie książki silnikowej zaznacza się w kartotece silników lotniczych.

§ 35. Przy badaniu zdatności silników lotniczych do wbudowywania na staki powietrzne mają analogiczne zastosowanie postanowienia rozdziału II niniejszego rozporzdązenia, dotyczące badania zdolności do lotu statków powietrznych z tą tylko różnicą, że orzeczenie o zdatności silnika pierwowzoru do wbudowywania na statki powietrzne powinno zawierać:

1) dane charakterystyczne niezbędne do wypełnienia rejestru pierwowzorów silników i książki silnikowej,
2) wyniki kontroli obliczeń i związanych z nią prób,
3) wyniki kontroli budowy,
4) wyniki prób zdatności,
5) wyniki prób użyteczności.

§ 36. Od chwili otrzymania książki silnikowej aż do chwili skreślenia silnika z kartoteki silników lotniczych, silnik pozostaje pod nadzorem technicznym instytucji nadzoru (§ 25). [8]

§ 37. Skreślenie silnika z kartoteki następuje na wniosek instytucji nadzoru, z którą to chwilą silnik przestaje być zdatnym do wbudowywania na statki powietrzne, o czym powinni być powiadomieni instytucja nadzoru oraz właściciel silnika.

Skreślenie silnika z kartoteki może nastąpić również i na wniosek właściciela silnika.

Rozdział V.

WYPADKI STATKÓW POWIETRZNYCH [9].

§ 38. Do badania technicznych przyczyn wypadków statków powietrznych upoważniona jest instytucja nadzoru (§ 25), która składa Ministerswu Komunikacji szegółowe sprawozdania z przeprowadzonych dochodzeń.

§ 39. Jeżeli wskutek wypadku statek został uszkodzony, a uszkodzenie uniemożliwia dalszy bezpieczny lot statku, dowódca statku, lub w wypadku, gdy dowódca statku nie jest w stanie tego uczynić miejscowe organa władz lotniczych lub bezpieczeństwa publicznego powinny natychmiast i bezpośrednio zawiadomić o wypadku drogą telefoniczną lub telegraficzną najbliższą instytucję nadzoru.

W tym celu w księgach pokładowych statku powietrznego powinny być wskazane adresy wykły, telegraficzny i telefoniczny centrali oraz placówek instytucji nadzoru.

Zawiadomienie powinno zawierać następujące dane:

---

[8] P. Okólnik o czasie pracy silników (Dz. Urz. Min. Kom. z 1937 r. Nr 43, poz. 381, oraz Nr 53, poz. 464).

[9] P. okólnik w sprawie meldunków o wypadkach lotniczych (Dz. Urz. M. K. z 1936 r. Nr 53 poz. 268).

a) Nr rejestru statku,

b) znaki rejestracyjne statku,

c) stan załogi, oraz

d) dokłane oznaczenie miejsca wypadku z podaniem województwa, powiatu oraz przybliżonej odległości od najbliższej stacji kolejowej.

Jeżeli uszkodzenie statku nie uniemożliwia dalszego bezpiecznego lotu statku, statek powietrzny po uskutecznieniu koniecznej naprawy, może lecieć dalej, jednaże niezwłocznie, po przylocie na lotnisko, na którym urzęduje zawiadowca portu Ministerstwa Komunikacji, należy zgłosić u tego zawiadowcy wypadek oraz poddać statek oględzinom miejscowej względnie najbliższej placówki instytucji nadzoru.

§ 40. Statku powietrznego, który uległ wypadkowi uniemożliwiającemu dalszy bezpieczny lot nie wolno bez zezwolenia przedstawiciela instytucji nadzoru ruszać z miejsca, dotykać lub przesuwać, jak również nie wolno poruszać lub przestawiać żadnej z jego części składowych, chyba, że zachodzi tego konieczna potrzeba w celu ocalenia osób lub uchronienia od zniszczenia rzeczy, znajdujących się pod uszkodzonym statkiem lub jego szczątkami. Czynności takie mogą być również przedsięwzięte w celu zapobieżenia niebezpieczeństwu zagrażającemu ze strony uszkodzonego statku, lub w celu usunięcia przeszkody, tamującej ruch.

§ 41. Instytucja nadzoru, otrzymawszy zawiadomienie (§ 39) wysyła natychmiast na miejsce wypadku swego przedstawiciela, który przeprowadza dochodzenie z punktu widzenia technicznego. Przedstawiciel ten ma prawo zarządzić przesunięcie lub przeniesienie uszkodzonego statku i jego części składowych.

Rozdział VI.

ZNAKI NA STATKACH POWIETRZNYCH.

§ 42. Każdy statek powietrzny, wpisany do rejestru państwowego, powinien być oznaczony grupą znaków, składającą się z pięciu wielkich liter alfabetu łacińskiego.

Pierwszymi literami tej grupy są litery SP, oznaczające polską przynależność państwową statku, powinny być one oddzielone poziomą kreską od pozostałych trzech liter stanowiących znak rejestracyjny statku powietrznego, np. SP - ADF.

§ 43. Znak rejestracyjny może składać się z różnych kombinacyj trzech dużych liter całego alfabetu łacińskiego, z wyjątkiem kombinacyj liter: SOS, XXX, PAN, TTT oraz kombinacyj, w których litera W znajdowałaby się w środku.

Znak rejestracyjny, ustalony dla statku powietrznego nie podlega żadnym zmianom i nie może być nadany innemu statkowi powietrznemu dopóki statek, mający ten znak nie zostanie skreślony z rejestru państwowego.

§ 44. Grupa znaków określona w § 42, powinna być namalowana i rozmieszczona na statku powietrznym w sposób następujący:

a) Na samolotach — dwupłatowcach umieszcza się grupę znaków na powierzchni dolnej płatów dolnych, na powierzchni górnej płatów górnych oraz po obu stronach kadłuba między skrzydłami i płatami ogona. Litery znaków na płatach dolnych i górnych powinny być zwrócone górną częścią do przedniej krawędzi płatów.

Na jednopłatowcu umieszcza się grupę znaków na górnej i dolnej powierzchni płata w sposób wyżej wskazany.

Na samolocie, nie mającym kadłuba, umieszcza się grupę znaków na obu bokach łodzi zastępującej kadłub.

b) Na sterowcach umieszcza się grupę znaków po obu bokach możliwie najbliżej największego przekroju poprzecznego oraz na górnej powierzchni sterowca w równej odległości od znaków bocznych.

Na balonach kulistych umieszcza się przy linii największego obwodu poziomego dwie grupy znaków jak najbardziej od siebie oddalone.

Na innych balonach znaki te powinny być umieszczone po obu bokach możliwie najbliżej największego przekroju poprzecznego takiego balonu, bezpośrednio pod pasem osprzętu linowego lub punktami zaczepienia lin podwieszenia kosza.

Znaki umieszczone na bokach sterowców i balonów powinny być widoczne tak z boku jak i z dołu.

§ 45. Wymiary znaków przynależności państwowej i znaków rejestracyjnych powinny być następujące:

a) na samolotach: wysokość znaków na skrzydłach powinna wynosić cztery piąte szerokości skrzydeł, wysokość zaś znaków na kadłubie lub na łodzi powinna wynosić cztery piąte największej wysokości mierzonej w najwęższej części kadłuba lub łódki, na której to części znaki te mają być wymalowane;

b) na sterowcach: wysokość znaków nie powinna być mniejsza od dwunastej części obwodu największego przekroju poprzecznego sterowca;

c) na balonach kulistych: wysokość znaków powinna wynosić co najmniej pięt-

nastą część obwodu największego przekroju poprzecznego balonu;

d) na innych balonach: wysokość znaków powinna wynosić co najmniej dwunastą część obwodu największego przekroju poprzecznego takich balonów.

Na wszystkich statkach powietrznych wysokość znaków nie powinna przekraczać 2,5 metra.

§ 46. Litery znaków powinny być malowane kolorem farby wyraźnie odcinającym się od koloru skrzydeł lub kadłuba na których znaki te namalowano.

Litery powinny być wykonane w formie pełnego druku, wszystkie jednego typu i wymiaru; odstęp zaś między literami powinien być równy połowie szerokości liter.

Szerokość liter, o ile na to pozwala konstrukcja statku, powinna być równa dwum trzecim ich wysokości, a grubość jednej szóstej tej wysokości.

Długość kreski, oddzielającej znak przynależności państwowej statku od znaku rejestracyjnego powinna równać się szerokości jednej litery, grubość zaś tej kreski powinna być taka sama jak grubość liter.

§ 47. Wewnątrz kabiny pasażerskiej statków powietrznych, należących do przedsiębiorstw komunikacji lotniczej, powinna być umieszczona mosiężna tabliczka o wymiarze 7×10 cm, na której winny być wyryte: znak przynależności państwowej i rejestracyjny statku, nazwa przedsiębiorstwa oraz adres tego przedsiębiorstwa.

§ 48. Na statku powietrznym powinien być uwidoczniony całkowity ciężar statku, wskazany w świadectwie sprawności technicznej. Napis uwidoczniający dozwolone obciążenie statku winien być dokonany literami o wysokości 10 cm i umieszczony nazewnątrz po lewej stronie kadłuba lub łodzi statku powietrznego w części, przeznaczonej dla pasażerów i ładunku, w odległości 1/6 szerokości kadłuba od jego krawędzi dolnej.

§ 49. W wypadku wykreślenia statku powietrznego z rejestru państwowego (§ 11) znaki przynależności państwowej i rejestracji powinny być natychmiast z tego statku usunięte.

Rozdział VII.

KSIĘGI POKŁADOWE STATKÓW POWIETRZNYCH ORAZ SPOSÓB ICH ZAKŁADANIA I PROWADZENIA.

§ 50. Księgi pokładowe statku powietrznego są następujące:

a) dziennik podróży,
b) książka statku powietrznego,
c) książka silnikowa (§ 34).

Dziennik podróży i książka statku powietrznego powinny być prowadzone według wzorów Nr 6 i 7 dołączonych do niniejszego rozporządzenia.

Księgi pokładowe wydaje Ministerstwo Komunikacji, za odnośną opłatą.

Jeżeli wydanie ksiąg pokładowych ma nastąpić oddzielnie od rejestracji statku, osoba zainteresowana powinna złożyć w celu otrzymania tych ksiąg, zgłoszenie sporządzone według wzoru Nr 2, dołączonego do niniejszego rozporządzenia. Wydanie dziennika podróży i książki statku powietrznego wpisuje się do rejestru państwowego.

§ 51. Posiadanie i prowadzenie dziennika podróży obowiązuje przy dokonywaniu lotów:

a) zarobkowych,
b) zagranicznych.

Obowiązek posiadania i prowadzenia książki statku powietrznego dotyczy wszystkich bez wyjątku statków powietrznych.

§ 52. Dziennik podróży statku powietrznego powinien mieć wymiar 25 × 20 cm, a książka statku powietrznego i silnikowa wymiar 20 × 12,5 cm.

Księgi pokładowe powinny być sznurowane i zaopatrzone w pieczęć lakową i podpis urzędu rejestracyjnego, wszystkie zaś kartki kolejno ponumerowane.

§ 53. Przy wydawaniu dziennika podróży Ministerstwo Komunikacji wypełnia i poświadcza w nim trzecią stronę.

Pozostałe zapisy uskutecznia:

a) na stronie czwartej lewej i następnych z lewej strony pilot statku powietrznego względnie radiooperator lub nawigator,

b) na stronie piątej prawej i następnych z prawej strony dowódca statku powietrznego w czasie podróży lub po przybyciu na lotnisko, lecz w tym ostatnim wypadku nie później niż w ciągu godziny po wylądowaniu. Zapisy te powinny być przed odlotami i po przylocie przedstawiane do poświadczenia organom władz urzędujących na lotniskach.

Zapisy dotyczące urodzeń i zgonów, jakieby się wydarzyły na statku powietrznym podczas lotu (art. 43 prawa lotniczego), powinny być dokonywane przez dowódcę statku powietrznego na stronie piątej prawej dziennika podróży i każdej następnej ze strony prawej, w rubryce 5, zatytułowanej „Wypadki i uwagi".

§ 54. Przy wydawaniu książki statku powietrznego Ministerstwo Komunikacji wypełnia w niej i poświadcza strony 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 oraz 14 i 15.

Pozostałe strony książki, a mianowicie:

a) strony 8 i 9 wypełnia rzeczoznawca instytucji nadzoru technicznego (§ 25),

b) strony 10 i 11 wypełnia, na podstawie orzeczenia instytucji badań zdolności statków powietrznych do lotu (§ 18), upoważniającego do dokonywania zmian w stosunku do pierwowzoru, osoba odpowiedzialna za wykonanie robót, a poświadcza wspomniany rzeczoznawca,

c) strona 12 i 13 oraz 16 do 23 wypełnia osoba odpowiedzialna za wykonanie robót, a potwierdza rzeczoznawca instytucji nadzoru technicznego,

d) strony 24 i 25 i następne do końca książki wypełnia dowódca statku powietrznego w czasie lotu lub w ciągu godziny po przybyciu na lotnisko.

§ 55. Przy wydawaniu książki silnikowej Ministerstwo Komunikacji wypełnia i poświadcza w niej strony 1, 2, 3 oraz 5 i 6.

Pozostałe strony książki, a mianowicie:

a) strony 4 i od 7 do 13 wypełnia osoba odpowiedzialna za wykonanie robót, a potwierdza rzeczoznawca instytucji nadzoru technicznego,

b) pozostałe strony wypełnia osoba wyznaczona przez właściciela lub użytkownika statku powietrznego,

Każdorazowy okres pracy silnika powinien być wciągnięty do książki silnikowej nie później niż w godzinę po zatrzymaniu silnika.

§ 56. Księgi pokładowe powinny być utrzymane starannie w porządku i czystości.

Wszelkie zapisy w tych księgach z wyjątkiem zapisów dokonywanych w czasie lotów, powinny być dokonywane atramentem. Zapisy dokonywane w czasie lotu mogą być dokonywane ołówkiem chemicznym.

Nie wolno w księgach pokładowych czynić żadnego wpisu nieczytelnym w jakikolwiek bądź sposób ani też nie wolno wpisów wycierać i wyskrobywać. Nie wolno również żadnej kartki z tych ksiąg wydzierać, a przy robieniu poprawek pierwotne zapisy należy tak przekreślić, aby można było je odczytać.

Zapisy dotyczące nieprzerwanej serii lotów, dokonanych nad tym samym lotniskiem w ciągu tego samego dnia (np. loty szkolne, treningowe, próbne itp.) mogą być notowane sumarycznie, przy czym w tym wypadku powinny być one uskuteczniane przez osobę odpowiedzialną za dokonywanie tych lotów.

§ 57. Uwidocznione w karcie rejestracyjnej zmiany (§ 9), poczynione we wpisach do rejestru, Ministerstwo Komunikacji uwidacznia również w księgach pokładowych i świadectwach sprawności technicznej przedstawionych w tym celu przez właściciela statku.

§ 58. Właściciel statku jest obowiązany księgi pokładowe, zużyte wskutek zapisania wszystkich kartek lub wymienione na nowe, starannie przechowywać w ciągu 3 lat licząc od dnia zużycia lub wymiany i przedstawiać je w ciągu tego okresu na każde żądanie zainteresowanych władz państwowych.

Rozdział VIII.

POSTANOWIENIA KOŃCOWE.

§ 59. Karta rejestracyjna, świadectwo sprawności technicznej i księgi pokładowe statku winny w czasie ruchu stale znajdować się na statku powietrznym, dla którego zostały wydane i być w przechowaniu u dowódcy statku powietrznego.

§ 60. Karta rejestracyjna, świadectwo sprawności technicznej oraz księgi pokładowe statku powietrznego powinny być okazywane na każde żądanie przedstawicieli właściwych państwowych władz lotniczych cywilnych lub wojskowych, przedstawicieli instytucji nadzoru, oraz władz i organów bezpieczeństwa publicznego lub celnych.

§ 61. W razie zagubienia lub zniszczenia karty rejestracyjnej, świadectwa sprawności technicznej albo też ksiąg pokładowych, danego statku powietrznego właściciel lub posiadacz tego statku powinien niezwłocznie zawiadomić o tym pisemnie Ministerstwo Komunikacji. W celu uzyskania na nowo dokumentów lub też ksiąg pokładowych należy wystąpić do Ministerstwa Komunikacji z prośbą o ich wydanie dołączając do prosby ogłoszenie zgubienia w Monitorze Polskim.

Zgubienie wyżej wymienionych dokumentów i ksiąg pokładowych winno być odnotowane w państwowym rejestrze statków powietrznych oraz w nowowydanych dokumentach i księgach, które powinny być oznaczone nadrukiem „duplikat". [10])

§ 62. W razie:

a) braku na statku powietrznym nadanych przy rejestracji znaków, przewidzianych w rozdziale VI niniejszego rozporządzenia, lub wykonania ich w sposób nieprzepisowy,

---

[10]) P. okólnik w sprawie gubienia ksiąg pokładowych statków powietrznych (Dz. Urz. M. K. z 1937 r. Nr 43, poz. 384).

b) stwierdzenia niezgłoszenia Ministerstwu Komunikacji w oznaczonym terminie zmian, przewidzianych w § 8,

c) stwierdzenia, iż pomimo zawieszenia lub unieważnienia świadectwa sprawności technicznej statek powietrzny jest nadal używany,

d) stwierdzenia, że statek powietrzny nie posiada ksiąg pokładowych, lub że księgi pokładowe nie są prowadzone lub są prowadzone nieprawidłowo,

organa wymienione w § 63 niezależnie od obowiązku kierowania spraw tego rodzaju na drogę odpowiedzialności karnej, mają prawo natychmiastowego odebrania karty rejestracyjnej i świadectwa sprawności technicznej oraz wydania zakazu wykonywania lotów przez statek powietrzny. W razie potrzeby, niedopuszczenie do dalszego wykonywania lotów może nastąpić przez zastosowanie środków przymusowych w trybie postępowania przymusowego w administracji państwowej.

Odebrane dokumenty statku powietrznego powinny być przesyłane niezwłocznie do Ministerstwa Komunikacji, które w sprawie dalszego postępowania poweźmie ostateczną decyzję.

§ 63. Władzami lotniczymi w rozumieniu niniejszego rozporządzenia są:

1) w odniesieniu do lotnisk cywilnych Ministerstwo Komunikacji,

2) w odniesieniu do lotnisk wojskowych — Ministerstwu Spraw Wojskowych.

Organami tych władz są na lotniskach:

a) cywilnych — zawiadowcy portów lotniczych Ministerstwa Komunikacji,

b) wojskowych — komendanci wojskowi tych lotnisk.

Na lotniskach, na których organa wymienione pod lit. a) lub b) wyżej nie urzędują oraz poza obrębem lotnisk wogóle nadzór nad wykonywaniem postanowień niniejszego rozporządzenia należy ponadto do władz bezpieczeństwa publicznego lub organów tych władz.

§ 64. Postanowienia niniejszego rozporządzenia nie dotyczą szybowców, co do których zostaną wydane odrębne przepisy. [11])

§ 65. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie w trzy miesiące po dniu ogłoszenia. Od dnia tego tracą moc:

a) rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 20 czerwca 1928 r. o księgach pokładowych oraz o sposobie ich zakładania i prowadzenia (Dz. U. R. P. Nr 77, poz. 688), oraz

b) rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 11 maja 1929 r. o systemie znaczenia statków powietrznych i sposobie umieszczania znaków na statkach (Dz. U. R. P. Nr 59, poz. 462).

Minister Komunikacji: *Kühn*
Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*
Minister Spraw Wewnętrznych: *Bronisław Pieracki*
Minister Przemysłu i Handlu: *Zarzycki*

---

11) Paragraf ten utracił moc obowiązującą na skutek przepisu § 65 ust. (2) lit. a) rozporządzenia z dnia 8 września 1937 r. o lotnictwie szybowcowym, przedrukowanego w Dz. Urz. Min. Kom. z 1937 r. Nr 53, Część C, strona 707.

Według przepisu § 3 wyżej wspomnianego rozporządzenia do sprzętu szybowcowego mają zastosowanie przepisy komentowanego rozporządzenia o rejestrze państwowym statków powietrznych ze zmianami i uzupełnieniami ustalonymi w §§ 4—8 omawianego rozporządzenia o lotnictwie szybowcowym.

Nadto sprzętu szybowcowego dotyczą następujące okólniki Ministerstwa Komunikacji:

— w sprawie pokrywania przez Ministerstwo Komunikacji kosztów budowy szybowców (Dz. Urz. Min. Kom. z 1935 r. Nr 20, poz. 110).

— w sprawie ograniczenia lotów szybowców typu „Komar" (Dz. Urz. Min. Kom. z 1937 r. Nr 2, poz. 12 oraz Nr 53 poz. 466).

— w sprawie zmiany lotek w szybowcach „Sroka" (Dz. Urz. Min. Kom. z 1937 r. Nr 8, poz. 63).

— w sprawie kwalifikowania szybowców (Dz. Urz. Min. Kom. z 1937 r. Nr 41, poz. 372).

— w sprawie zabezpieczenia załóg szybowców przed obrażeniami (Dz. Urz. Min. Kom. z 1937 r. Nr 43, poz. 382).

— w sprawie wykonywania otworów na śruby okuć nośnych w dźwigarach szybowców (Dz. Urz. Min. Kom. z 1937 r. Nr 43, poz. 385).

Załączniki do rozp. Min. Kom.
z dnia 5 kwietnia 1932 r. (poz. 635)

Wzór Nr 1
do § 3.

(*Str. 1*).

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI LOTNICTWO CYWILNE

Rejestr Państwowy Statków Powietrznych

(*Str. 2*).

Nr bież. rejestru ....

Nr rejestru dokumentów pierwowzorów ....

Nr rejestru międzynarodowego ....

Miejsce na fotografię statku powietrznego z boku o wymiarze 9 × 12

I. Statek powietrzny.

1) Typ .... 2) Seria ....
3) Nr fabryczny .... 4) Grupa ....
5) Podgrupa .... 6) Kategoria ....
7) Podkategoria .... 8) Nazwa wytwórni ....
9) Miejsce i rok budowy ....
10) Silnik (i)
Ilość .... Typ (y) .... Znaki typu ....
Moc międzynarodowa i specjalna (o ile jest znana) .... przy ilości obrotów na minutę międzynarodowej i specjalnej ....
11) Śmigło(a)
Ilość .... Typ (y) .... Nr typu ....
Skok .... Średnica

został wpisany dnia .... 19.......... r. do niniejszego rejestru na zasadzie zgłoszenia Nr .... z dnia .... przedstawionego przez p. ....
i działającego w imieniu ....
i na rzecz ....
zamieszkałego (mającego siedzibę) w ....
Statek otrzymał znaki rejestracyjne ....
na dowód czego została wydana karta rejestracyjna Nr ....

Podpis urzędnika, prowadzącego rejestr

....

(Str. 3).

II. Spis załączników uzasadniających wpisy do niniejszego rejestru i złożonych w aktach.

1) .... 7) ....

2) .... 8) ....

3) .... 9) ....

4) .... 10) ....

5) .... 11) ....

6) .... 12) ....

III. Wykaz ciężarów.

1) Ciężar własny statku łącznie z ciężarem wody w chłodnicach ....

2) „ paliwa przy pełnych zbiornikach ....

3) „ oleju „ „ „ ....

4) „ załogi (przewidziany) ....

5) „ osprzętu oprócz radiostacji (przewidziany) ....

6) „ radiostacji ....

7) Ciężar rozporządzalny przy pełnych zbiornikach (podróżni, bagaż, towar, poczta) ....

8) Ciężar całkowity (dopuszczalny) ....

IV. Zmiany prawa własności statku.

L. p.	Data i Nr zgłoszenia	Imię i nazwisko właściciela (firma, nazwa spółki lub osoby prawnej	Adres	Tytuł nabycia	Uwagi

(*Str. 4.*)

V. Port ojczysty i jego zmiany.

L. p.	Data zgłoszenia	Nr zgłoszenia	PODSTAWA	UWAGI

VI. Ograniczenie prawa własności (najem, oddanie do użytku na własną odpowiedzialność itp)

L. p.	Data zgłoszenia	Nr zgłoszenia	Imię i nazwisko użytkownika na własną odpowiedzialność (firma lub nazwa)	Adres (siedziba prawna)	Podstawa użytkowania	Termin użytkowania

VII. Zmiany w budowie statku w stosunku do pierwowzoru.

Data	ZMIANY	UWAGI

VIII. Inne zmiany, uwagi i zapiski nieprzewidziane wyżej.

L. p.	Data	Nr	PODSTAWA	TREŚĆ	Uwagi

(*Str 6.*)

IX. Wyniki kontroli technicznej.

L. p.	Data sprawozdania	Nr sprawozdania	Wyniki kontroli	Terminy przedłużenia lub zawieszenia świad. sprawności technicznej	Uwagi

X. Daty i numery wydanych ksiąg pokładowych.

DZIENNIK PODRÓŻY			KSIĄŻKA STATKU POWIETRZNEGO		
Data	Nr	Uwagi	Data	Nr	Uwagi

(*Str. 7.*)

XI. Pokwitowanie odbioru karty rejestracyjnej i świadectwa sprawności technicznej.

L. p.	Data	Nazwa dokumentu	Podpis kwitującego z odbioru	Uwagi

XII. Wykreslenie z rejestru.

Zgodnie z art. 14 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 roku o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr 31, poz. 294)*) oraz § 11 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 5 kwietnia 1932 r. o rejestrze państwowym statków powietrznych, o sposobie ich rejestracji, o badaniu zdolności do lotu oraz o trybie wydawania dokumentów i ksiąg pokładowych tych statków i t. d. (Dz. U. R. P. Nr 69, poz. 635), statek powietrzny oznaczony znakami .... został skreślony z rejestru państwowego statków powietrznych wskutek .... uzasadnionego dokumentami, wystawionymi przez .... dnia .... 19.......... r. Nr .... i załączonymi do niniejszego rejestru, co własnoręcznym podpisem stwierdza niżej podpisany.

Podpis urzędnika prowadzącego rejestr

....

Następujące dokumenty zwrócono właścicielowi

1) .... 3) ....

2) .... 4) ....

Wymienione dokumenty odebrałem

Podpis właściciela statku

....

Warszawa, dn. .... 19.......... r.

*) Obecnie Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 69, poz. 437.

Wzór Nr. 2.
do § 4

DO

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

w WARSZAWIE

ZGŁOSZENIE *)

I. a) Imię i nazwisko ....
b) Zawód ....
c) Przynależność państwowa ....
d) Miejsce zamieszkania (adres) ....
....

II. Krajowa osoba prawa publicznego, stowarzyszenie, przedsiębiorstwo, względnie krajowa osoba prawna prawa prywatnego lub spółka jawna
a) Nazwa (firma) ....
b) Przedmiot działania ....
c) Skład Zarządu (z wymienieniem przynależności państwowej prezesa i $^2/_3$ członków zarządu) ....
d) Siedziba ....
e) Podstawa prawna charakteru publicznego ....

prosi o:
1) wpisanie statku powietrznego (typ) .... serja ....
Nr. fabr. .... do rejestru państwowego.
Nazwa wytwórni i rok ukończenia budowy ....
....
został nabyty od ....
i stanowi całkowitą własność ....
Jako port ojczysty statku obieram lotnisko w ....
Wymaganą ilość zdjęć statku przedstawię po nadaniu statkowi znaków rejestracyjnych.
2) wydanie świadectwa sprawności technicznej,
3) wydanie ksiąg pokładowych, a mianowicie:
a) dziennika podróży,
b) książki statku powietrznego:
c) książ...... silnik...... dla silnik...... znak typu .... Nr. fabr. ....

Do zgłoszenia niniejszego załączam:
a) ....
b) ....
c) ....
d) ....
e) ....
f) ....
g) ....

Podpis
....

Miejscowość i data
....
....

Uwaga: Zbędne rubryki skreślić.

Wzór Nr. 3.
do § 7

RZECZYPOSPOLITA POLSKA
MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
Lotnictwo cywilne

RÉPUBLIQUE POLONAISE
Ministère des Communications
Aéronatique Civile

KARTA REJESTRACYJNA Nr ....
(Certificat d'immatriculation)

Znaki przynależności państwowej i
(Marques de nationalité et

rejestracji ....
d'immatriculation)

(1) Typ i charakterystyka ....
(Type et description)

(2) Nazwa i adres wytwórni ....
(Nom et adresse du constructeur)

(3) Numer fabryczny ....
(Numéro de serie du constructeur)

(4) Imię i nazwisko właściciela ....
(Nom du propriétaire)

(5) Miejsce zamieszkania właściciela (siedziba) ....
(Domicile du propriétaire)

(6) Przynależność państwowa właściciela ....
(Nationalité du propriétaire)

(7) Port ojczysty ....
(Port d'attache)

Wobec oświadczenia właściciela, że powyższy statek powietrzny nie jest zarejestrowany w innym panstwie, niniejszym stwierdza się, że statek ten został wpisany do rejestru państwowego statków powietrznych w Ministerstwie Komunikacji dn. .... 19........ zgodnie z przepisami konwencji, urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dn. 13 października 1919 r. Aneks A i zgodnie z postanowieniami rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294*). Jednocześnie stwierdza się, że otrzymał następujące znaki przynależności państwowej i rejestracji .... oraz że posiada polską przynależność państwową.

Vu la déclaration, que l'aéronef ci-dessus designé n'ens pas immatriculé dans un autre État, il est certifié par présent, que cet aéronef, a été dûment inscrit dans le Registre des Aéronefs Polonais au Ministère de Communications le .... conformément à la Convention portant réglementation de la navigation aérienne signée à Paris en date du 13 octobre 1919, Annexe A, et à la loi sur la navigation aérienne du 14 mars 1928 (Journal de lois polonaises No. 31, ex 1928, pos. 294) et qu'il a reçu les marques de nationalité et d'immatriculation .... et possède la nationalité polonaise.

Warszawa, dn. .... 19........ Pieczęć ....
Varsovie, le Cachet Podpis (signature)

*) Obecnie Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 69, poz. 437.

Wzór Nr 4.
do § 23.

(Str. 1.)

RZECZPOSPOLITA POLSKA
MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
LOTNICTWO CYWILNE

REPUBLIQUE POLONAISE
Ministère des Communication
Aéronautique civile

Miejsce na fotografię statku powietrznego
z boku o wymiarach 9 × 12

ŚWIADECTWO SPRAWNOŚCI TECHNICZNEJ Nr ....

Certificat de navigabilité
(Cięższy od powietrza — plus lourd que l'air)

Część pierwsza.

Première partie.

Imię i nazwisko, adres i przynależność państwowa właściciela statku powietrznego.
Nom, prénoms, adresse, nationatité des propriétaires ou de la société propriétaire.

1. Nazwisko (lub nazwa)
Nom . . . .
2. Imię
Prenoms . ...
3. Miejsce zamieszkania (siedziba)
Adresse . . . .
4. Przynależność państwowa
Nationalité . . . .

Nazwa wytwórni.
Nom du constructeur.

5. Nazwa
Nom . . ..

Znaki przynależności państwowej i rejestracji.
Marques de nationalité et d'immatriculation.

6. ....

Opis statku.
Description de l'aéronef.

7. Typ / Type .... Seria / Serie .... Nr fabryczny / Nr industriel ....
8. Miejsce i rok budowy
Lieu et année de fabrication de l'aeronef ....

Cechy statku powietrznego (Genre de l'aéronef):

9. Lądowy, wodny lub amfibja
Avion, hydravion ou amphibie ....
10. Ilość płatów
Nombre de plans ....
11. Ilość silników
Nombre de moteurs ....
12. Dopuszczalna ilość osób, która może być przewożona (łącznie z załogą)
Nombre maximum de personnes pouvant être embarquées (équipage compris) ....

Zaszeregowanie statku (Classement de l'aéronef):

13. Kategoria (normalny, specjalny, akrobatyczny)
Catégorie . . . .
14. Podkategoria
Subdivision . ...
15. Największa rozpiętość (w linii lotu)
Envergure maxima (en position de vol) ....
16. Największa długość (w linii lotu)
Longueur maxima (en position de vol) ....
17. Największa wysokość (dla hydroplanów — wraz z wózkiem i bez niego)
Hauteur totale (sans et sur chariot pour les hydravions) . . . .

(*Str. 2*).

Silniki / oteurs

18. Ilość
Nombre ....

19. Typy
Marques ....

20. Znaki typu
Types . . ..

21. Moc międzynarodowa lub specjalna silnika(ów) K. ZM.
Puissance internationale ou spéciale du ou des moteurs .... C. V.
przy .... obrotach na minutę (ilość obrotów międzynarodowa lub specjalna, o ile ta ostatnia jest ustalona).
à .... tours par minute (nombre de tours internationale ou spéciale, s'il y lieu)

Zużycie na godzinę przy powyższej mocy na ziemi (na silnik) w kg.
Consommation horaire au sol à la puissance ci-dessus (par moteur)

22. Paliwa
Essence ....

23. Smarów
Huile. ....

24. Śmigła
Propulseurs

Ilość
Nombre .... typy
types .... Nr. typu
Nr. de catégorie ....

Skok
Pas .... średnica
diamètre ....

25. Ciężar własny statku z ciężarem wody w chłodnicach (o ile jest znany)
Poids de l'aéronef vide, y compris l'eau des radiateurs (s'il est connu) . . . .

26. Ciężar paliwa
Essence ....

27. Ciężar oleju
Huile . . . .

przy pełnych zbiornikach
poids du combustible (réservoirs pleins)

28. Ciężar załogi (przewidziany)
Poids autorisé pour l'equipage ....

29. Ciężar osprzętu prócz radjostacji (przewidziany)
Poids autorisé pour l'equipement non compris la T. S. F. ....

30. Ciężar radjostacji
Poids du poste de T. S. F. ....

31. Ciężar rozporządzalny przy pełnvch zbiornikach (podróżni, bagaż, towar, poczta)
Poids commercial (ou fret) maximum autorisé, voyageurs, marschandises lorsque les réservoirs de combustible sont pleins (Pf) ....

32. Ciężar całkowity (dopuszczaluy*)
Poids total maximum autorisé ....

Warunki obowiązujące.
Conditions obligatoires.

33. Ciężar całkowity (dopuszczalny) (słownie) *)
Poids total maximum autorisé (en lettres) . . . .

34. Niezbędna ilość załogi
Equipage minimum nécessaire ....

35. Nadzór i oględziny
Inspections et revisions ....

36. Sposób umocowania ładunku
Arrimage du chargement . . . .

37. Rozmieszczenie ciężarów
Répartition de la charge ....

....

....

*) UWAGA. Ciężar całkowity (dopuszczalny) jest sumą ciężarów wyszczególnionych w punktach od 25 do 31 włącznie, samolotu lecącego w powietrzu suchym przy ciśnieniu 760 m/m słupa Hg i temperaturze 15° C. Ciężar ten w żadnym wypadku nie może być przekroczony.
AVIS IMPORTANT. Le poids tôtal maximum autorisé est la somme des poids et des cha ges mentionnés aux numéros 25 à 31 inclus, correspondd au cas de l'avion volant en air sec, sous une pression de 760 milimètres de mercure, à une température de 15 degrés centigrades. Ce poids ne doit en aucun cas être depassé.

Ministerstwo Komunikacji wydaie niniejsze świadectwo sprawności technicznej wyżej opisanego statku powietrznego, zgodnie z przepisami konwencji, urządzającej żeglugę powietrzą, podpisanej w Paryżu dn. 13.X 1919 r. załącznik B oraz zgodnie z postanowieniami rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz U. R. P. Nr 31, poz 294*).
Le Ministère des Communications délivre à l'aéronef ci-dessus désigné le présent certificat de navigabilité conformément à la Convention portant réglementation de la navigation aérienne signée à Paris en date du 13 octobre 1919, Annexe B et à la loi sur la navigation aérienne du 14 mars 1928 (Journal de lois polonaises Nr 31 ex 1928, pos. 294).

Świadectwo niniejsze pozostaje w mocy z zastrzeżeniem wypełnienia powyższych warunków i do czasu wskazanego na str. 4.
Le certificat ne conservera sa valeur qu'aussi longtemps que les conditions ci-dessus seront remplies et seulement jusqu'à la date indiquée à la page 4 ci-après.

Warszawa, dn. .... 19 .... M. P. Podpis ....
Varsovie, le Cachet Signature

*) Obecnie Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 69, poz. 437.

(*Str. 3*).

Część druga.
Deuxième partie.

Środki ostrożności, jakie należy zastosować dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi.
Précautions à prendre pour la sécurité de la navigation

A — Rodzaj i sposób umieszczenia przyrządów i sprzętu w jakie statek powietrzny powinien być
Espèces et emplacement des instruments et du matériel de bord dont l'aéronef devra être muni pour naviguer
zaopatrzony, a które winny działać bez zarzutu.
et qui devront être en parfait état de marche.

(a) ....

....

....

....

....

....

....

....

B — Niezbędne urządzenia zapobiegające pożarowi lub służące do jego gaszenia w czasie podróży.
Matériel indispensable pour empêcher ou combattre un incendie au cours de la navigation.

....

....

....

....

....

C — Środki sanitarne niezbędne do niesienia pierwszej pomocy w razie wypadku.
Matériel indispensable à employer pour les premiers soins à donner en cas d'accidents.

....

....

....

....

....

....

(a) Wykaz i opis przyrządów oraz sprzętu.
Nomenclature, description du matériel.

(*Str. 4*).

Oględziny okresowe.
Revisions périodiques.

Data Date i miejsce oględzin et lieu de l'examen	WYNIK OGLĘDZIN[1]) Resultat de l'examen	Świadectwo Le certificat jest ważne do est valable jusqu'au	Podpisy rzeczoznawców Signature des experts

[1]) W tym miejscu należy wskazać okres czasu i przyczynę zawieszenia lub cofnięcia świadectwa.
Y indiquer notamment les durées motifs de suspensidion et retrait de certificat de navigabilité.

Wzór Nr 5
do § 34.

(*Okładka*)

KSIĄŻKA SILNIKOWĄ

Nr ..../.....................

Typ silnika ....

Znak typu ....

Nr fabryczny silnika ....

(*Wewnętrzna strona okładki*)

INSTRUKCJA.

1. Książka silnikowa powinna być poświadczona przez Ministerstwo Komunikacji, które wypełnia w niej strony 1, 2, 3 oraz 5 i 6.
2. Książka silnikowa powinna zawsze znajdować się w czasie lotu na pokładzie statku powietrznego, do którego silnik jest wbudowany.
3. Książka silnikowa powinna być utrzymywana starannie w porządku i czystości.
4. Wszelkie wpisy w książce silnikowej powinny być zasadniczo robione atramentem. W książce tej nie wolno czynić żadnego wpisu w jakikolwiek bądź sposób nieczytelnym ani też nie wolno nic wycierać i wyskrobywać; żadnej kartki z książki nie wolno wydzierać; przy robieniu poprawek pierwotne zapisy należy tak przekreślić aby można je było odczytać.
5. Rubryki na stronach 4 i 7 — 13 wypełnia osoba odpowiedzialna za wykonanie robót a potwierdza rzeczoznawca instytucji nadzoru technicznego, pozostałe strony wypełnia osoba wyznaczona przez właściciela lub użytkownika statku powietrznego.
6. Każde uruchomienie silnika winno być notowane w kolejności porządkowej.
7. Pracę silnika w czasie lotów szkolnych i treningowych nad lotniskiem należy notować każdorazowo sumarycznie; rubrykę „Uwagi dowódcy statku" wypełnia wówczas osoba odpowiedzialna za te loty.
8. Każdorazowy okres pracy silnika powinien być wciągnięty do książki silnikowej nie później niż w godzinę po zatrzymaniu silnika.
9. Książkę silnikową należy okazywać na każde żądanie przedstawicieli właściwych państwowych władz lotniczych cywilnych lub wojskowych, przedstawicieli instytucji nadzoru technicznego, oraz władz i organów bezpieczeństwa publicznego i celnych.

Ministerstwo Komunikacji
Lotnictwo Cywilne

(*Strona 1*)

KSIAŻKĄ SILNIKOWĄ.

Nr ..../.....................

Typ silnika ....

Znak typu ....

Nr fabryczny silnika ....

1) Nazwa wytwórni 2) Typ 3) Znak typu

4) Moc: nominalna, międzynarodowa, specjalna*)..............KM. 5) Moc największa..............KM.

6) Ilość obrotów: nominalna, międzynarodowa. specjalna*) ......obr/min.

7) Ilość obrotów największa..............obr/min.

8) Ciśnienie ładowania: normalne ...., największe w locie ...., największe przy starcie ....
Największe ciśnienie ładowania i największa liczba obrotów są dopuszczalne na przeciąg......... min.

9) Układ cilindrów .... 10) Ilość cylindrów .... 11) Średnica cylindra mm. 12) Skok tłoka......... mm.

13) Stopień sprężania .... 14) Całkowita pojemność skokowa V ....ltr. 15) Ciężar silnika suchego (z piastą) ....kg. 16) Ciężar silnika na 1 KM ....g/KM. 17) Wymiary silnika: najw. wysokość względnie średnica .... mm, najw. szerokość .... mm, najw. długość.............. mm.

18) Chłodzenie............................ Najw. dopuszczalna temperatura cieczy chłodzącej przy wylocie z silnika względnie temperatura głowicy..............°C.

19) R e g u l a c j a   r o z r z ą d u na cylindrze Nr .... Luzy zaworowe na silniku zimnym zawory ssące..............mm, zawory wylotowe..............mm.

Ssanie	początek..............................	GZP	tolerancja od	do..............
	koniec	DZP	tolerancja od	do ....
Wylot	początek	DZP	tolerancja od	do..............
	koniec	GZP	tolerancja od	do..............
Zapłon	wczesny ....przed GZP			
	późny..............................	GZP	Przestawianie zapłonu ręczne, automatyczne*)	

20) Paliwo .... zużycie paliwa na 1 Kmh przy mocy nominalnej .... g/kMh, przy mocy .... g/kMh.

21) Olej letni.............. zimowy .... Najmniejsza ilość oleju w obiegu..............kg.

Ciśnienie oleju normalne..............kg/cm²

" " minimalne..............kg/cm²

Temperatury oleju: najniższa wchodzącego — latem ....°C / zimą ....°C

najwyższa wychodzącego — latem ....°C / zimą ....°C

Przeciętne zużycie oleju na godzinę..............kg/h.

22) Świece polecane przez wytwórnię silnika ....

*) Zbędne skreślić.

(*Str. 3*).

Urządzenia dodatkowe przewidziane dla silników.

A. Iskrowniki

	a	b	c	d	e	f
1) Ilość						
2) Typy						
3) Znaki typów						

B. Gaźniki

	a	b	c	d	e	f
1) Ilość						
2) Typy						
3) Znaki typów						

C. Pompka wodna

1) Układ............ 2) Typ .... 3) Uwaga:

D. Pompka olejowa

1) Układ............ 2) Typ .... 3) Uwaga:

E. Pompka paliwowa

1) Układ............ 2) Typ .... 3) Uwaga:

F. Sprężarka

1) Układ............ 2) Typ .... 3) Uwaga:

Wydano w Warszawie dn............

Podpis i pieczęć

(*Str. 4*).

SAMOLOT

Silnik wbudowano w samolot			Data		Podpis	
			wbudowania	wybudowania		
Nr rej.	Znaki rej.	Typ	silnika		Osoby odpowiedzialnej za wykonanie robót	Rzeczoznawcy

(*Strona 14 i następne z lewej strony.*)

L. p.	Data	Ilość obrotów na ziemi przy największym dopuszczalnym otwarciu dławnicy	Czas pracy silnika			Uwagi obsługi startowej po przygotowaniu silnika do lotu
			na ziemi	w powietrzu	Razem	

(*Strona 15 i następne z prawej strony.*)

Uwagi dowódcy statku po przylocie o pracy silnika	Oględziny rzeczoznawcy	Ilość godzin pracy silnika	
		od ostatniej naprawy głównej	całkowita
	Z przeniesienia		
	Do przeniesienia		

Wzór Nr 6.
do § 50.

(*Okładka.*)

DZIENNIK PODRÓŻY
CARNET DE ROUTE
STATKU POWIETRZNEGO

....

Rok.................... Nr....................

(*Wewnętrzna strona okładki.*)

INSTRUKCJA:

1. Dziennik podróży powinien być poświadczony przez Ministerstwo Komunikacji, które wypełnia w nim trzecią stronę, pozostałe zapisy uskutecznia dowódca statku powietrznego. Zapisy te powinny być przed odlotem i po przylocie przedstawiane do poświadczenia organom właściwych władz urzędujących na lotniskach.
2. **Dziennik podróży powinien zawsze znajdować się na pokładzie statku powietrznego podczas lotu.**
3. **Dziennik podróży powinien być w przechowaniu dowódcy statku powietrznego i powinien być utrzymywany w czystości i porządku.**
4. Zapisy w dzienniku podróży mogą być dokonywane atramentem lub ołówkiem chemicznym. Żadnego zapisu w dzienniku podróży nie wolno czynić w jakikolwiek sposób nieczytelnym ani też wycierać lub wyskrobywać; żadnej kartki nie wolno wyrywać z dziennika. Przy robieniu poprawek pierwotne zapisy należy tak przekreślić, aby można je było odczytać.
5. **Rubryki dziennika podróży, zatytułowane „Żegluga" mogą być niewypełniane, o ile niema nawigatora na pokładzie statku powietrznego.**
6. **Jako podróż uważa się:**
   a) **przy lotach bez międzylądowania** lot, wykonany pomiędzy punktem odlotu i zgóry przewidzianym punktem lądowania;
   b) **przy lotach etapowych lot pomiędzy punktem odlotu z pierwszego etapu rozpoczęty w okresie 24 godzin (od północy do północy) i punktem lądowania przewidzianym dla ostatniego etapu i wykonany w tym samym okresie, byleby statek powietrzny pozostawał pod dowództwem tej samej osoby odpowiedzialnej.**
7. **Do rubryki 5 strony piątej i każdej następnej ze strony prawej** powinny być wpisywane:
   a) wszystkie wydarzenia, **a w szczególności przyczyny nieprzewidzianych międzylądowań** (defekty, niepogoda etc.) **i wszelkie inne wypadki, uszkodzenie części statku etc.**
   b) **wszelkie uwagi specjalne o podróży, zachowaniu się statku powietrznego i pracy silników,**
   c) zapisy dotyczące urodzeń i zgonów na pokładzie statku powietrznego w czasie lotu.
8. **Do rubryk 6, 7, 8 i 9 strony piątej i każdej następnej ze strony prawej powinny być wpisywane szczegóły wszystkich lądowań przewidzianych lub nieprzewidzianych.**
9. **Zapisy dotyczące tej samej podróży powinny być zamknięte podpisem dowódcy statku powietrznego, niezależnie od tego, czy podróż ukończono czy też przerwano.**
10. Dziennik podróży należy okazywać na każde żądanie przedstawicieli właściwych państwowych władz lotniczych cywilnych lub wojskowych, przedstawicieli instytucji nadzoru oraz władz i organów bezpieczeństwa publicznego, lub celnych.

(*Str. 1.*)

DZIENNIK PODRÓŻY
CARNET DE ROUTE
STATKU POWIETRZNEGO

....

Rok.................... Nr....................

(*Str. 2 pusta.*)

(Strona 5 i 6).

Wykaz napraw notowanych w poprzednich książkach silnikowych.

L. p.	Rodzaj naprawy	W czasie		Ilość godzin pracy silnika od ostatniej naprawy	Uwagi
		od	do		
					Podpis i pieczęć

(Strony 7—13).

Naprawy.

Naprawę rozpoczęto dn .... zakończono ....

Opis uszkodzenia

3 wiersze

Przy naprawie wykonano następujące prace

4 wiersze

Wymieniono następujące części

4 wiersze

Próba silnika na hamowni odbyła się dn. .... w .... w czasie godz. ....

przy ilości obrotów .... i mocy ....

Podpis osoby odpowiedzialnej za wykonanie naprawy

Podpis rzeczoznawcy

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
LOTNICTWO CYWILNE

(Str. 3.)

CIĘŻSZY OD POWIETRZA LUB LŻEJSZY.

1. Przynależność państwowa ....
2. Znaki przynależności państwowej i rejestracyjne ....
3. Świadectwo sprawności technicznej Nr .... z dnia ....
4. Karta rejestracyjna Nr .... z dnia ....
5. Zaszeregowanie statku[1]) ....
6 Port ojczysty ....
7. Właściciel statku ....
8. Miejsce zamieszkania (siedziba) ....
9. Przynależność państwowa ....

OPIS STATKU POWIETRZNEGO

10. Nazwa wytwórni ....
11. Typ statku ....
12. Seria ....
13. Największa rozpiętość (w linii lotu) ....
14. Największa długość (w linii lotu) ....
15. Największa wysokość (dla hydroplanów wraz z wózkiem lub bez niego) ....
16. Powierzchnia nośna
17. Ciężar całkowity dopuszczalny (P) [2]) ....
18. Ciężar własny statku (Pv) ....
19. Ciężar rozporządzalny ($P_t = P - P_v$) ....
20. Niezbędna ilość załogi ....
21. Dopuszczalna ilość osób, która może być przewożona (łącznie z załogą) ....
22. Materiały pędne
    23. Pojemność zbiorników paliwa w litrach ....
    25. Ilość godzin lotu przy mocy międzynarodowej (lub specjalnej, o ile jest ustalona) zużycie paliwa na 1 KM/godz. ....
24. Pojemność zbiorników oleju w litrach ....
26. Typ i znak typu silnika (ów) ....
27. Ilość obrotów międzynarodowa (lub specjalna, o ile jest ustalona) ....
28. Moc międzynarodowa (lub specjalna, o ile jest ustalona) ....
29. Typ śmigła ....
30. Urządzenia do lądowania lub wodowania ....
31. Upoważnienie do urządzenia radiostacji z dnia ....
32. Nr ....
33. Typ radiostacji ....

Wydano w .... dn. .... 19 .... r.

34. Pieczęć i podpis ....

[1]) Według grupy i podgrupy, kategorii, podkategorii.
[2]) Ciężar całkowity (dopuszczalny) odnosi się do statku powietrznego, lecącego w powietrzu suchym przy ciśnieniu 760 m/m słupa Hg i temperaturze 15°
Ciężar ten w żadnym wypadku nie może być przekroczony.

(Str. 4 i dalsze ze strony lewej).

Godziny w/g południka Greenwich	SYGNAŁY I KOMUNIKATY RADJOWE					
	sygnał		TREŚĆ KOMUNIKATU	godzina właściwa	komunikaty radiowe lub sygnały	Uwagi
	od	do				
1	2	3	4	5	6	

II. ŻEGLUGA (Lot)

Godzina	Kurs busoli		Siła i kierunek wiatru	Zniesienie	Szybkość statku		Wysokość	Warunki atmosferyczne	SPOSTRZEŻENIA (uwagi)
	geograficzny	rzeczywisty			względem powietrza	względem ziemi			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

11. Podpis pilota, nawigatora lub radiooperatora ....

(Str. 5 i dalsze ze strony prawej).

1. Lot z			2. do	
SKŁAD ZAŁOGI		Wypadki i uwagi	POTWIERDZENIA (WIZY)	
Nazwisko	Funkcje		władz lotniczych (zawiadowców portów)	władz celnych
3	4	5	10	11

Data	Miejscowość odlotu, międzylądowań i przylotu	Godziny	
		lądowania	odlotu
6	7	8	9

12. Podpis dowódcy statku powietrznego ....

Wzór Nr 7.
do § 50.

(Okładka)

Nr rejestru statków powietrznych ....

Nr rejestru międzynarodowego ....

KSIĄŻKA STATKU POWIETRZNEGO
LIVRET D'AERONEF

Nr książki ....

Znaki rejestracyjne ....

(Strona wewnętrzna okładki).

INSTRUKCJA.

1. Książka statku powietrznego powinna być poświadczona przez Ministerstwo Komunikacji, które wypełni w niej strony 1, 2. 3, 4, 5, 6, 7, oraz 14 i 15.
2. Książka statku powietrznego powinna zawsze znajdować się na pokładzie statku powietrznego podczas lotu.
3. Książka statku powietrznego powinna być utrzymywana starannie w czystości i porządku.
4. Wszelkie wpisy w książce statku powietrznego powinny być zasadniczo robione atramentem, z wyjątkiem wpisów dokonywanych przez dowódcę statku powietrznego w czasie lotu. W książce tej nie wolno czynić żadnego wpisu w jakikolwiek bądź sposób nieczytelnym ani też nic wycierać i wyskrobywać; żadnej karty z książki nie wolno wydzierać, przy robieniu poprawek pierwotne zapisy należy tak przekreślić, aby można je było odczytać.
5. Rubryki na stronie 8 i 9 wypełnia rzeczoznawca instytucji nadzoru technicznego.
6. Rubryki na stronach 10 i 11 wypełnia, na podstawie orzeczenia instytucji badań zdolności statków powietrznych do lotu, upoważniającego do przeprowadzenia zmian w stosunku do pierwowzoru, osoba odpowiedzialna za wykonanie robót, a potwierdza rzeczoznawca instytucji nadzoru technicznego. Rubryki na stronach 12 i 13 oraz 16 — 23 wypełnia osoba odpowiedzialna za wykonanie robót, a potwierdza rzeczoznawca instytucji nadzoru technicznego. Rubryki na stronach 24, 25 i następnych wypełnia dowódca statku powietrznego.
7. Każdy lot powinien być notowany przez dowódcę statku powietrznego w kolejności porządkowej. Dla kategorii samolotów turystycznych prowadzenie rubryk 13, 15, 16 i 17 na stronach 24, 25 i następnych nie jest obowiązujące
   Loty szkolne i treningowe nad lotniskiem należy notować każdorazowo sumarycznie; w rubryce „Nazwisko dowódcy statku" wpisuje się wówczas nazwisko osoby odpowiedzialnej za te loty.
8. Każdy lot powinien być wciągnięty do książki statku powietrznego nie później niż w godzinę po wylądowaniu statku powietrznego, lub po zakończeniu lotów treningowych i szkolnych.
9. Książkę statku powietrznego należy okazywać na każde żądanie przedstawicieli właściwych państwowych władz lotniczych cywilnych lub wojskowych, rzeczoznawców instytucji nadzoru technicznego oraz władz i organów bezpieczeństwa publicznego lub celnych.

(Strona 1)

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
LOTNICTWO CYWILNE

Nr rejestru statków powietrznych ....
Nr rejestru międzynarodowego ....

KSIĄŻKA STATKU POWIETRZNEGO
LIVRET D'ADRONEF

Nr książki ....

Znaki rejestracyjne ....

(Strona 2)

1) Rodajj .... 2) Grupa .... 3) Podgrupa ....

4) Kategoria .... 5) Podkategoria .... 6) Typ ....

7) Seria .... 8) Nr fabr. .... 9) Ilość płatów ....

10) Największa rozpiętość (w linii lotu) ....m 11) Największa długość (w linii lotu) .... m

12) Największa wysokość .... m 13) Powierzchnia nośna (z lotkami) .... m^2

14) Rozpiętość płata dolnego .... m górnego .... m 15) Głębokość płata .... m

16) Opierzenie. Powierzchnia statecznika poziomego .... m^2 pionowego .... m^2

„ steru „ .... m^2 „ .... m^2

17) Dane regulacyjne:

Położenie linii lotu względem kadłuba ....

....

Położenie środka ciężkości dla ciężaru własnego statku powietrznego:

Najkrótsza odległość od linii lotu .... mm.

Odległość od*) .... mierzona po równoległej do linii lotu .... mm.

Położenie krawędzi natarcia:

Odległość od*) ....

do linii pionu przechodzącego przez krawądź natarcia $\frac{\text{górnego}}{\text{dolnego}}$ **) płata (statek powietrzny w linii lotu) .... mm.

Odległość osi wału śmigła, mierzona w kierunku $\frac{\text{nad}}{\text{pod}}$ **) krawędzią natarcia płata $\frac{\text{górnego}}{\text{dolnego}}$ **) .... mm.

Odległość od końca wału śmigła do krawędzi natarcia .... mm.

Pochylenie osi wału(ów) śmigła(ieł) względem linii lotu w płaszczyźnie symetrii w stopniach ....

Kąty nastawienia skrzydeł dolnych $\frac{\text{lewych}}{\text{prawych}}$ **) .... górnych $\frac{\text{lewych}}{\text{prawych}}$ **) ....

Kąt litery V płata górnego .... dolnego .... kąt strzały ....

Przodowanie płatów***) .... Skręcenie płatów .... Rozstaw płatów ....

Kąty nastawienia statecznika poziomego****) .... pionowego****) ....

Największe wychylenie steru poziomego .... pionowego .... lotek ....

---

*) Określić charakterystyczny punkt kadłuba.

**) Zbędne skreślić.

***) Znaczyć znakiem + przodowanie górnego płata przed dolnym.
„ „ — „ dolnego „ „ górnym.

****) Dla stateczników regulowanych podać w granicach od .... do .... w stopniach.

(Strona 3.)

18) C i ę ż a r y:

Ciężar własny statku łącznie z ciężarem wody w chłodnicach .... kg

Wykaz sprzętu, który jest zaliczony do ciężaru własnego, a który w łatwy sposób może być zdjęty:

....

....

....

....

....

....

Ciężar paliwa przy pełnych zbiornikach . . . . kg
Ciężar smarów przy pełnych zbiornikach . . . . kg

Razem .... kg
Ciężar załogi (przewidziany) . . . . kg
Ciężar osprzętu prócz radiostacji (przewidziany) . ... kg
Ciężar radjostacji . . . . kg

Razem .... kg

Razem .... kg
Ciężar rozporządzalny przy pełnych zbiornikach (podróżni, bagaż, towar, poczta) .... kg.
Ciężar całkowity (dopuszczalny) .... kg.

(Strona 4.)

19) Obciążenie jednostkowe powierzchni nośnej .... kg/m²
20) Obciążenie jednostkowe mocy .... kg/KM
21) Rozkład ciężaru na koła .... na płozę ....
22) Rozstaw kół: .... pływaków .... 23) Szerokość i średnica obręczy kół ....
24) Spółczynnik wytrzymałości komory nośnej .... kadłuba .... urządzenia do lądowania ....
25) Niezbędna ilość załogi ....
26) Dopuszczalna ilość osób, która może być przewożona (łącznie z załogą) ....
27) Sposób umocowania ładunku ....
....
....
....
28) Rozmieszczenie ciężarów ....
29) Największa szybkość pozioma na wys. Om .... km/godz.
30) Najmniejsza szybkość pozioma na wys. Om .... km/godz.
31) Wysokość osiągnięta w czasie 3 minut ....
32) Czas wznoszenia się na 1000 m ....
33) Czas osiągnięcia pułapu praktycznego ....
34) Pułap teoretyczny w m ....
35) Pułap praktyczny w m ....
36) Długość rozbiegu przy starcie ....
37) Wysokość osiągnięta przez samolot w odległości 600 m od miejsca startu ....
38) Dobieg samolotu przy lądowaniu w m .... 39) Zasięg w km ....

U w a g a: Wyczyny odnoszą się do statku powietrznego:
a) z silnikiem(ami). Ilość .... Typy ...., Znaki typu .... moc międzynarodowa i specjalna (o ile jest ustalona) .... przy ilości obrotów na minutę międzynarodowej lub specjalnej ....
b) ze śmigłem(ami). Ilość .... Typy .... Nr typu .... Skok .... Średnica ....
c) przy ciężarze całkowitym
d) w atmosferze wzorcowej.

(*Strona 5.*)

Wykaz osprzętu znajdującego się na statku powietrznym:

40) Osprzęt silnikowy:

T R E S Ć	Zakres działania	Uwagi dotyczące umieszczenia przyrządu, celem zapewnienia bezpieczeństwa lotu
Licznik obrotów Tormometr wody Manometr smaru Miernik paliwa		

41) Osprzęt nawigacyjny i pilotażowy:

T R E Ś Ć	Zakres działania	Uwagi dotycząco umieszczenia przyrządu, celem zapewnienia bezpieczeństwa lotu
Wysokościomierz Busola Szybkościomierz Wskaźnik pochylenia bocznego Skrętomierz Zegar czasowy Mapnik Wskaźnik zboczenia		

(*Strona 6.*)

42) Osprzęt bezpieczeństwa

T R E Ś Ć	Zakres działania	Uwagi, dotyczące umieszczenia przyrządu, celem zapewnienia bezpiecznświa lotu
Gaśnica Środki opatrunkowe Inhalator Spadochron		

(*Strona 7.*)

43) Odbiór w locie:

Nazwisko pilota ....
Ciężar statku powietrznego w locie ....
Czas lotu ....
Największa ilość obrotów silnika (w powietrzu) ....
Ciśnienie oleju ....
Temperatura wody ....
Wysokość osiągnięta w m .... w czasie ....
Uwagi pilota ....

Wydano w Warszawie, dn. .... 193...... r. Pieczęć i podpis

(*Strona 8.*)

Kontrola osprzętu.

	Data	Data	Data	Data	Data	Data	Data	Data	Data	Data
Osprzęt silnikowy										
Licznik obrotów Termometr wody Manometr smaru Miernik paliwa										
Osprzęt nawigacyjno-pilotażowy										
Wysokościomierz Busola Szybkościomierz Wskaźnik pochylenia bocznego Skrętomierz Zegar czasowy Mapnik Wskaźnik zboczenia										

(*Strona 9.*)

Osprzęt bezpieczeństwa.

	Data	Data	Data	Data	Data	Data	Data	Data	Data	Data
Gaśnice										
Środki opatrunkowe										
Inhalator										
Spadochron										
....										
....										
....										
....										
....										
....										

(*Strona 10 i 11.*)

Zmiany konstrukcyjne statku powietrznego w stosunku do pierwowzoru.

Data	ZMIANA	Rysunek zatwierdzony przez	Podpis	
			osoby odpowiedzialnej za wykonanie zmian	rzeczoznawcy

(*Strona 12.*)

SILNIK (I)

Typ (y)	Znak typu	Nr fabr.	Nr książki silnikowej	Data		Podpis	
				wbudowy	wybudowy	osoby odpowiedzialnej za wymianę siln.	rzeczoznawcy

(*Str. 13.*)

Ś M I G Ł O (A)

Typ	Nr typu	Skok	Średnica	Materiał	Nr fabr.	Data		Podpis	
						założenia	zdjęcia	osoby odpowiedzialnej za wymianę śmigła	Rzeczoznawcy

(*Str. 14 i 15.*)

Wykaz napraw notowanych w poprzednich książkach statku powietrznego

L. p.	Rodzaj naprawy	W czasie		Ilość godzin lotu od ostatniej naprawy	Uwagi
		od	do		

Podpis i pieczęć

(*Str. 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 i 23.*)

N a p r a w y

Naprawę rozpoczęto dnia .... zakończono dnia ....
Opis uszkodzenia

3 wiersze

Przy naprawie wykonano następujące prace

4 wiersze

Wymieniono następujące części

4 wiersze

Podpis osoby odpowiedzialnej za dokonanie robót ....Podpis rzeczoznawcy....................
Próba w locie odbyła się dnia.................... na lotnisku w....................
Nazwisko pilota oblatującego ....
Ciężar statku powietrznego w locie ....
Wysokość osiągnięta w m.................... w czasie ....
Uwagi pilota ....

....

Podpis pilota oblatującego

(Str. 24 i dalsze ze strony lewej.)

L. p. lotu	Data	Nazwisko dowódcy statku	Nazwiska załogi	Rodzaj lotu	Miejsce		Godziny		Czas trwania lotu	Ilość godzin lotu	
					odlotu	przylotu	odlotu	przylotu		od ostatniej naprawy głównej	całkowita
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
									Z przeniesienia . . .		
									Do przeniesienia . .		

(Str. 24 i dalsze ze strony prawej).

Ilość km. przelecianych	Ilość przewiezionych				Uwagi obsługi startowej po przygotowaniu statku do lotu			Uwagi dowódcy statku po przylocie	Oględziny rzeczoznawcy
	pasażerów	towarów	bagażów	poczty	paliwo	smar	Stan statku powietrznego		
		w kilogramach			w kilogramach				
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22

Przedruk z Dz. U. R. P. z 1932 r. Nr 69 poz. 635.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA SPRAW WOJSKOWYCH

z dnia 7 marca 1933 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami Komunikacji i Spraw Wewnętrznych o wyznaczeniu lotnisk i terenów specjalnych w celu przeprowadzania prób w locie oraz określeniu warunków tych prób. [1])

Na podstawie ustępu 2 art. 10, rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr 31, poz. 294) [2]) zarządza się co następuje:

I. Postanowienia ogólne.

§ 1. (1) Próby ze statkami powietrznymi w locie (loty próbne, odbiorcze lub doświadczalne) powinny się odbywać na lotniskach oraz poza obrębem tych lotnisk na terenach specjalnych, wskazanych w obydwu wypadkach przez właściwe instytucje badania zdolności do lotu statków powietrznych lub przez instytucje nadzoru technicznego nad tymi statkami, przewidziane w § 13 rozporządzenia z dnia 5 kwietnia 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr 69, poz. 635) [3])

(2) Próby w locie mogą się również odbywać w czasie przelotów (przeloty próbne, odbiorcze lub doświadczalne) pomiędzy lotniskami lub terenami, o których mowa w ustępie poprzednim.

§ 2. Pod względem technicznym próby ze statkami powietrznymi w locie dzielą się na.

1) próby z pierwowzorami statków powietrznych,

2) próby ze statkami powietrznymi nowymi, seryjnymi, oraz

3) próby ze statkami powietrznymi, będącymi w użyciu po naprawie.

II. Przeprowadzanie prób ze statkami powietrznymi nowymi.

§ 3. (1) Loty próbne, odbiorcze i doświadczalne ze statkami powietrznymi, o których mowa w § 2. punkty 1) i 2), mogą się odbywać tylko w tym wypadku, gdy statek powietrzny został uznany przez właściwą instytucję badań zdolności do lotu (§ 1 ust. (1) za zdolny do przeprowadzania z nim prob w locie i na dowód powyższego otrzymał odnośne zaświadczenie wystawione przez tę instytucję.

(2) Próby te powinny się odbywać zgodnie ze wskazówkami wspomnianej instytucji, któ ra może zażądać, aby próby były dokonywane w obecności jej przedstawicieli.

---

[1]) Według przepisu § 3 rozporządzenia z dnia 8 września 1937 r o lotnictwie szybowcowym, przedrukowanego w Dz. Urz. Min. Kom. z 1937 r. 1937 r. Nr 53 Część C str. 707, postanowienia rozporządzenia komentowanego dotyczą również prób w locie dokonywanych z szybowcami.

[2]) Obecnie Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 69, poz. 437.

[3]) P. obwieszczenie Ministra Komunikacji w sprawie instytucyj, upoważnionych do badania zdolności statków powietrznych i nadzoru technicznego nad tymi statkami, przedrukowane w Dz. Urz. Min. Kom. z 1936 r. Nr 43, poz. 211.

§ 4. (1) Przeloty próbne, odbiorcze lub doświadczalne mogą być wykonywane tylko w tym wypadku, gdy na podstawie lotów próbnych, dokonanych w myśl § 3 ust. (1) niniejszego rozporządzenia, właściwa instytucja badań zdolności do lotu (§ 1 ust. (1) stwierdzi, że badany statek powietrzny może być użyty do dokonania tego rodzaju przelotu, bez wyraźne narażania na niebezpieczeństwo załogi statku powietrznego oraz osób trzecich.

(2) Załoga statku powietrznego, na którym ma być dokonany przelot, powinna posiadać pisemne zaświadczenie, wystawione przez wspomnianą instytucję, w którym powinny być wyszczególnione:

a) typ i nr fabryczny statku powietrznego,

b) typ i nr fabryczny silnika wbudowanego na statek,

c) ciężar całkowity statku powietrznego,

d) imię i nazwisko dowódcy statku,

e) zezwolenie na dokonanie określonych przelotów, wreszcie

f) rubryki na wpisywanie godzin odlotów z danego lotniska lub przylotów na dane lotnisko.

(3) Zaświadczenie to, zastępujące dokumenty pokładowe statku powietrznego, powinno być przedstawione do poświadczenia przy przylocie i odlocie organom właściwych władz lotniczych danego lotniska oraz okazywane na każde żądanie przedstawicieli instytucji nadzoru technicznego (§ 1 ust. (1) względnie organom władz bezpieczeństwa publicznego.

III. Przeprowadzanie prób ze statkami powietrznymi po naprawie.

§ 5. (1) Próby w locie ze statkami powietrznymi po naprawie uszkodzeń, których wynikiem było zawieszenie zdolności statku powietrznego do lotu, mogą się odbywać dopiero po stwierdzeniu przez instytucję nadzoru technicznego (§ 1 ust. (1), że naprawa ta została dokonana w sposób właściwy i umożliwia dokonanie lotów próbnych.

(2) Jeżeli rzeczoznawca wspomnianej instytucji tego zażąda, dokonywanie lotów próbnych winno się odbywać w jego obecności.

IV. Postanowienia wspólne.

§ 6. (1) Próby ze statkami powietrznymi w locie powinny się odbywać z zachowaniem wszelkich środków ostrożności koniecznych dla bezpieczeństwa, tak powszechnego jak i załogi, oblatującej te statki, a w szczególności:

1) próby te nie powinny się odbywać zasadniczo nad osiedlami i zabudowaniami względnie większymi skupieniami ludzi,

2) próby te powinny się odbywać ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa załogi statku oraz osób i dóbr na ziemi, na takiej wysokości, aby można było w razie potrzeby łatwo wylądować na lotnisku lub terenie, nad którym one się odbywają, względnie wyskoczyć ze statku powietrznego ze spadochronem,

3) dokonywanie lotów akrobatycznych może się odbywać na wysokości nie mniejszej od 1000 metrów nad poziomem ziemi.

(2) Wyjątki od powyższego są dopuszczalne:

a) gdy chodzi o wymagania przewidziane w punkcie 1) ustępu poprzedniego, jedynie tylko w tych wypadkach, kiedy dane lotnisko lub teren są tak otoczone osiedlami lub zabudowaniami, że przelatywanie nad nimi jest nieuniknione w czasie odlotu lub lądowania statku,

b) gdy chodzi o wymagania przewidziane w punktach 2) i 3) ustępu poprzedniego, jedynie wtedy, jeżeli właściwa instytucja (§ 1 ust. (1) zezwoli na odstąpienie od tych wymagań, ze względu na konieczność przeprowadzenia specjalnych prób na małych wysokościach.

W obydwu tych wypadkach powinny być przedsiębrane specjalne środki ostrożności, według uznania wspomnianej instytucji.

§ 7. (1) Na lotniskach otwartych do użytku publicznego wstępne próby w locie ze statkami powietrznymi nowozbudowanymi oraz próby w locie, połączone z ewolucjami akrobatycznymi, mogą się odbywać wyłącznie w godzinach w tym celu wyznaczonych. Postanowienie to dotyczy również i statków powietrznych, przeznaczonych do użytku w lotnictwie wojskowym.

(2) Godziny te wyznaczają organa władz lotniczych, zarządzających danym lotniskiem na wniosek właściwej instytucji nadzoru technicznego (§ 1 ust. (1).

§ 8. (1) Przy dokonywaniu lotów i przelotów próbnych, mających na celu wstępne oblatanie nowego statku powietrznego (loty fabryczne), na pokładzie tego statku może się znajdować jedynie niezbędna załoga, konieczna do należytej obsługi w czasie lotu.

(2) Przy dokonywaniu lotów i przelotów próbnych i doświadczalnych po oblataniu wstępnym z wynikiem dodatnim, o czym orzeka właściwa instytucja (§ 1 ust. (1), a przed wydaniem przez tę instytucję ostatecznego orzeczenia o zdolności statku do lotu, w lotach tych mogą brać udział jedynie członkowie personelu technicznego, uczestniczącego przy dokonywanej próbie oraz przedstawiciele władz lotniczych, powołani z tytułu swego urzędu do udziału w próbie.

(3) Przy dokonywaniu lotów i przelotów po wydaniu ostatecznego orzeczenia o zdolności do lotu, a przed wpisaniem statku do rejestru państwowego, na pokład statku powietrznego mogą być zabierane również i osoby postronne, lecz jedynie na podstawie zezwolenia Ministerstwa Komunikacji, względnie instytucji nadzoru technicznego (§ 1 ust. (1).

(4) Przy dokonywaniu lotów próbnych po naprawie przedstawiciel wspomnianej w ust. (3) instytucji może się sprzeciwić zabieraniu na pokład kogokolwiek, poza członkami załogi, personelem technicznym właściciela lub użytkownika statku i przedstawicielami władz lotniczych, powołanych z tytułu swego urzędu do wzięcia udziału w próbach.

§ 9. (1) Próby w locie ze statkami powietrznymi nowymi mogą być przeprowadzane jedynie przez takich pilotów, którzy posiadają odpowiednie kwalifikacje do dokonywania tych prób, wyraźnie określone w ich dokumentach członka załogi (świadectwo uzdolnienia i upoważnienie (licencja).

(2) Przy dokonywaniu prób w locie ze statkami powietrznymi po naprawie, instytucja nadzoru technicznego (§ 1 ust. (1) może zażądać, gdy zajdzie tego potrzeba, by lot próbny został dokonany przez pilota, posiadającego odpowiednie kwalifikacje, stwierdzone w sposób przewidziany w ustępie poprzednim.

§ 10. Członkowie załogi statków powietrznych, z którymi są przeprowadzane próby w locie, powinni:

a) posiadać sprawdzone spadochrony, typu zatwierdzonego przez władze lotnicze; wyjątek od powyższego stanowią statki, z których użycie spadochronu nie jest przewidziane, co stwierdza właściwa instytucja kontroli, względnie nadzoru technicznego (§ 1 ust. (1).

b) przy dokonywaniu prób — stosować się do wszystkich ogólnie obowiązujących przepisów, dotyczących żeglugi powietrznej, a w szczególności bezpieczeństwa ruchu lotniczego,

c) przy przelotach — lądować wyłącznie tylko na tych lotniskach, które są wskazane w zaświadczeniu oraz zgłaszać swój przylot i odlot miejscowym organom władz lotniczych,

d) w razie przymusowego lądowania poza obrębem lotnisk, nad którymi wolno dokonywać prób względnie na których wolno lądować w czasie dokonywania przelotu — zawiadamiać niezwłocznie o międzylądowaniu drogą najkrótszą, właściwy urząd kontrolny najbliższego lotniska.

V. Postanowienia końcowe.

§ 11. Próby ze statkami powietrznymi w locie, będą dokonywane według warunków technicznych, przewidzianych w obowiązujących Państwo Polskie przepisach międzynarodowych w tej sprawie, względnie według warunków technicznych ustalonych przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych. [4]

§ 12. W wypadku gdy:

a) nowy statek powietrzny, po dokonaniu lotów próbnych, uległ znacznym poprawkom lub częściowej przebudowie,

---

[4]) Ponieważ polskie przepisy o badaniu zdolności statków powietrznych cywilnych nie zostały wydane, obowiązują w tej materii przepisy ustanowione przez Międzynarodową Komisję Żeglugi Powietrznej — CINA, t. zw. „Règlement sur les conditions minima de delivrance du certificat de navagabilite", których tłomaczenie polskie nie zostało jeszcze ogłoszone.

b) naprawiany statek powietrzny uległ naprawie lub przebudowie, wpływającej na zmianę jego charakterystyki technicznej, właściwa instytucja (§ 1 ust. (1) może według swego uznania, zastosować do takiego statku powietrznego wszelkie rygory, przewidziane przy oblatywaniu statków powietrznych nowych, jeszcze nie wypróbowanych.

§ 13. Do statków powietrznych nowych, które zostały uznane ostatecznie za zdolne do lotu (specjalne orzeczenie), a które nie zostały jeszcze wpisane do rejestru państwowego, mają zastosowanie, przy dokonywaniu przelotów, postanowienia § 4 ust. (2) i (3), § 9 oraz § 10 niniejszego rozporządzenia.

§ 14. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia.

Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*
Kierownik Ministerstwa Komunikacji: *M. Butkiewicz*
Minister Spraw Wewnętrznych: *Bronisław Pieracki*

Przedruk z Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr 26, poz. 221.

WYCIĄG
Z
ROZPORZĄDZENIA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ

z dnia 22 marca 1928 r.

o ochronie wynalazków, wzorów i znaków towarowych.

Na podstawie art. 44 ust. 6 Konstytucji i ustawy z dnia 2 sierpnia 1926 r. o upoważnieniu Prezydenta Rzeczypospolitej do wydawania rozporządzeń z mocą ustawy (Dz. U. R. P. Nr 78, poz. 443) postanawiam co następuje:

C z ę ś ć I.

O patentach na wynalazki.

Rozdział III.

Ochrona praw z patentu.

Art. 31. Nie uważa się za naruszenie patentu:

a) stosowanie na okręcie należącym do jednego z innych krajów międzynarodowego Związku ochrony własności przemysłowej, wynalazku opatentowanego, dotyczącego kadłuba okrętowego, maszyn, urządzeń, przyrządów i innych części wyposażenia, jeżeli okręt przebywa czasowo na wodach Państwa Polskiego, a stosowanie służy wyłącznie potrzebom tego okrętu;

b) stosowanie wynalazku opatentowanego na środkach żeglugi powietrznej lub lokomocji lądowej, należących do jednego z innych krajów międzynarodowego Związku ochrony własności przemysłowej, w sposób i pod warunkami pod a) określonymi.

Przedruk z Dz. U. R. P. z 1928 r. Nr 39, poz. 384.

ROZPORZĄDZENIE PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ

z dnia 1 marca 1930 r.

w sprawie flag i innych znaków wojskowych.

Na podstawie art. 11 i 24 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 13 grudnia 1927 r. o godłach i barwach państwowych oraz o znakach, chorągwiach i pieczęciach. (Dz. U. R. P. Nr 115, poz. 980) postanawiam co następuje:

§ 1. Flagą wojskowych portów lotniczych jest płachta o barwach państwowych długości 210 cm, szerokości 100 cm, z wcięciem trójkątnym głębokim na 50 cm od strony przeciwległej do drzewca. Na pasie białym w odległości 10 cm od drzewca umieszczona jest szachownica lotnicza wymiarów 40×40 cm, a w dalszym ciągu w odległości 10 cm od krawędzi szachownicy umieszczony jest herb państwowy wymiarów 33×40 cm.

Szachownica lotnicza jest to kwadrat, podzielony na cztery równe pola, z których lewe górne i prawe dolne są barwy czerwonej z obwódką białą, lewe dolne zaś i prawe górne barwy białej z obwódką czerwoną. Stosunek obwódek do pola wynosi 1:5.

Podnoszenie i opuszczanie flagi unormuje Minister Spraw Wojskowych specjalnym regulaminem.

§ 2. Znakiem wojskowych samolotów jest szachownica (§ 1 ust. 2). Szachownice są umieszczone na końcach skrzydeł, a mianowicie na jednopłatowcach dwie szachownice na płaszczyźnie górnej i dwie na płaszczyźnie dolnej, na dwu i półtorapłatowcach zaś — dwie na płaszczyźnie górnej górnego płata i dwie na płaszczyźnie dolnej dolnego płata. Ponadto umieszczone są szachownice po jednej na każdej stronie steru kierunkowego.

Wymiary szachownic, wymienionych w niniejszym paragrafie, ustala dla każdego typu samolotu Minister Spraw Wojskowych.

§ 3. Znakiem wojskowym balonów są szachownice lotnicze (§ 1 ust. 2) o rozmiarach 100×100 cm tudzież flagi balonowe.

Szachownice lotnicze są umieszczone:

a) u balonów obserwacyjnych — na bokach pod rozrywaczem i na wierzchu balonu za rozrywaczem;

b) u balonów zaporowych — na bokach balonu;

c) u balonów kulistych — koło apendyksu.

Flagę balonową stanowi płachta o barwach państwowych, bez wcięcia trójkątnego, z naszytym pośrodku jej długości godłem wojsk

balonowych. Rozmiary płachty wynoszą 200×70 cm. Do jednego z krótszych boków płachty jest wszyta linka konopna, zakończona dwiema pętlami, służącymi do umocowania flagi.

Flagę balanową zawiesza się u osprzętu linowego na każdym balonie wzlatującym.

§ 4. Flagą wojskowych statków żeglugi śródlądowej i wojskowej służby żeglugi śródlądowej jest płachta o barwach państwowych długości 125 cm, szerokości 50 cm, z wcięciem trójkątnym głębokim na 50 cm od strony przeciwległej od drzewca. W odległości 10 cm od drzewca umieszczona jest owalna tarcza wysokości 35 cm, szerokości 22 cm barwy czerwonej, a na niej dwie skrzyżowane kotwice barwy białej.

§ 5. Wszelkie inne znaki wojskowe, odnoszące się ściśle do życia wewnętrznego oddziałów wojskowych, ustala w miarę potrzeby Minister Spraw Wojskowych.

§ 6. Wykonanie niniejszego rozporządzenia porucza się Ministrowi Spraw Wojskowych.

Minister Spraw Wojskowych oznaczy również termin, od którego dotychczas używane znaki mają być zastąpione nowymi, określonymi w niniejszym rozporządzeniu.

§ 7. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezydent Rzeczypospolitej: *I. Mościcki*
Prezes Rady Ministrów: *K. Bartel*
Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*

Przedruk z Dz. U. R. P z 1930 r. Nr 17, poz. 129.

WYCIĄG

Konwencja związkowa paryska z dnia 20 marca 1883 r. o ochronie własności przemysłowej, przejrzana w Brukseli dnia 14 grudnia 1900 r. w Waszyngtonie dnia 2 czerwca 1911 r., w Hadze dnia 6 listopada 1925 r.

Artykuł 5 ter.

W żadnym z krajów zawierających umowę nie będzie się uważać za naruszenie praw właściciela patentu:

1) stosowania na okrętach, należących do jednego z innych krajów Związku, środków opatentowanych, dotyczących kadłuba okrętowego, maszyn, urządzeń, przyrządów i innych części wyposażenia, jeżeli okręty te przebywają czasowo lub przypadkowo na wodach kraju, — z zastrzeżeniem, że środki te będą tam używane wyłącznie na potrzeby okrętu;

2) stosowanie urządzeń opatentowanych, dotyczących konstrukcji lub działania środków żeglugi powietrznej lub lokomocji lądowej albo ich części, należących do innych krajów Związku, jeżeli środki te znajdują się w danym kraju czasowo lub przypadkowo.

Przedruk z Dz U. R. P. z 1932 r. Nr 2, poz. 8.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 27, tel. 552.00.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł. 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 95724. 27.I.38. 2000.